平成6年12月1日発行（毎月1回1日発行）第45巻第12号　昭和30年3月24日第三種郵便物認可 No.504

KOKU-FAN

航空ファン

December 1994

12



航空映画の名作厳選24本

FARNBOROUGH '94

エノラ・ゲイ号近況と戦時下入間基地のB-29

特集 航空自衛隊40周年

空自40年史，最大の事件MiG-25亡命，F-86F旭光

連載●零戦隊の戦い，世界のエース，航空博物館



40 航空自衛隊40周年

航空訓練展示／百里基地航空祭

ANNIVERSARY JASDF

Photography by Koku-Fan







1954（昭和29）年7月1日，陸上自衛隊，海上自衛隊にやや遅れて発足した航空自衛隊は，今年40周年を迎えた。ライトフライヤー以降の航空技術のめざましい発達の歴史はよく語られるところであるが，航空自衛隊発足当初から今日までのその装備を見ることによっても，それは一目瞭然といえる。10月1日，こうして進歩を重ねた航空自衛隊の最新装備を茨城県の航空自衛隊百里基地に集め，同時に空自創設40周年を記念する航空訓練展示が行なわれた。また当日は招待者のみを対象にした公開だったが，翌2日には百里基地航空祭として一般公開され，16万5千人が集まった。

今回の訓練展示には政府からの委託で空自が運用している特輸隊のB.747を除く，空自保有全機種が集まり，各機種1機ずつの，スペシャル・マーキング機を展示した。天候にこそ恵まれなかったが，この空自最大のイベントといえる訓練展示／航空祭を合わせて紹介してみたい。



【このページ3枚】 スペシャル・マーキングを施した機体は，なるべく各基地から出展されるよう配分されていたが，その中でホストとなった百里からは第7航空団第204飛行隊のF-15J（52-8854），偵察航空隊第501飛行隊のRF-4EJ（57-6376），T-33（81-5373）の3機種のほか百里救難隊のKV-107II，UH-60J，MU-2Sの3機が出展された。このページは第204飛行隊のF-15Jで，同機は訓練展示ではハンガー内の展示だったが，航空祭ではスペシャルタンクを外して機動飛行も披露した。





← 第204飛行隊のスペシャル・マーキング機のテーマは翼竜。全面をモノトーンのグレイで塗り直し，上面と下面（前ページ参照）には翼のシルエットを描いている。また上面には「40 ANNIVERSARY」の文字も書かれ，赤く塗られた垂直尾翼外側にも「40」の文字が入れられた。



→ 機動飛行で急激な引き起こしを見せる#854。上面の文字と水平尾翼にまでおよぶ翼竜のイラスト，「40」の文字が入った赤い垂直尾翼が分かるだろうか。日曜日の同機のフライト時は空一面が低い雲に覆われており，背面が見える演技が少なかったこととあいまってマーキングはあまり映えなかったが，F-15を翼竜に見たてたアイデアには脱帽だ。



←↓ 1日，2日とも機動飛行を行なった第204飛行隊のF-15J（92-8904）。両日ともやはり天候に恵まれなかったが，同機の機首には，戦競参加機を示すノーズアート，“MISTIC EAGLE”が残っていた。なおこのほかに，F-4EJからの機種改変を完了した第305飛行隊が両日とも編隊飛行を実施しており（2日は8機での大編隊を形成），一時はファントム・ネストとまでいわれた百里の主勢力がF-15Jに移行したことを示していた。

↓ 1日の訓練展示で，第305飛行隊のF-15J 4機を使用して実施された再発進準備訓練。第7航空団は今のところAAM-3，AIM-7Mの配備を受けていないため，搭載された兵装はAIM-9LとAIM-7Fだったが，使用されたのはすべて実弾。多くの賓客の前ということもあり隊員の動作には緊張感が感じられた。













←↑　偵察航空隊第501飛行隊からは，偵察型ファントムを代表してRF-4EJ（57-6376）にスペシャル・マーキングを施した。航空自衛隊の他部隊が，空自3方面隊の色（赤／黄／青）をスペシャル・マーキングに多く用いるのに対し，偵空では同航空隊30周年記念塗装に続いて赤／白を基調とした機体を登場させており，2日の航空祭では同機を編隊飛行にも参加させた。胴体側面に描かれた大きなプレートは，両端をスプーク（ファントム・ボーイ）とウッドペッカー（第501飛行隊のマスコット）が支えた絵柄になっている。

↓　航空祭での偵察飛行展示終了後，入場者の前をタキシングする戦競参加のRF-4EJ「朱雀」（57-6909）。なお航空祭の4日後の10月5日未明，4日夜に起きた北海道東方沖地震の被害状況偵察に向かった同隊のRF-4E（57-6910）が北海道渡島支庁長万部町に墜落，搭乗していた酒井秀春3佐，三浦正晴2尉の2名が殉職する事故が起きている。



↓　訓練展示の偵察飛行展示で，フレアーを射出するRF-4EJ（87-6406）。胴下に付けたTAC PODがフレアーに照らされているが，3種の偵察ポッドは，全機が全種をつけられるわけではないという。また最初にRF-4EJに改修された写真の#406以外は，全機機関砲は装備したままだ。



↑　航空祭当日の偵察飛行展示で派手なブレイクを見せる戦競予備機RF-4E「麒麟」（57-6914）。場内アナウンスもカッコよさを前面に出したF-15飛行隊に対し，「○○1尉，独身，極太!!」などとユーモアで入場者を沸かせていた。

←　第305飛行隊のF-15J（02-8916）と編隊を組む#376。翼下タンクの文字が，右は「JUL 1994 40YEARS OLD」，左は「HAPPY BIRTHDAY JASDF」と左右で違っているのが上段の写真と比べると分かる。







↑　空自40周年とともに，同隊もT-2での展示通算10周年を迎えた第4航空団第21飛行隊戦技研究班"ブルーインパルス"。94年シーズン初めはどの展示も天候に恵まれ，順調にスケジュールをこなしてきたが，後半シーズンに入り6機での展示が始まるとホームベースの松島などのように，天候や視程に恵まれないショーが増えしてしまった。1日，2日もその例外ではなく，訓練展示ではオープニングで「40」の文字を大空に描く予定がキャンセルになり，リーダーズ・ベネフィットでのローパスに変更，さらに土曜日の展示は第3区分，日曜日の展示は編隊航過の変則パターンになってしまった。上は日曜日のダーティローパス。

←　離陸前のスモークチェックを行なうT-2ブルー6番機(99-5163)と森谷1尉。昨年までは2番機を操縦していたが，この後半シーズンはオポジングソロを担当している。

→　土曜日の訓練展示で，トレイルからダブル・クローバーリーフ・ターンに入るブルーインパルス。この日はブルーが演技を始めてから少しの間だけ青空が顔を見せたが，時すでにおそく，第3区分13課目の飛行展示が実施された。



↓　訓練展示でのフライト後，エプロンへとタキシーバックする1番機と2番機(29-5175，69-5128)。2番機後端のドラッグシュート扉がスピンドル油で赤く（実際のスモークはピンク）汚れているが，カラースモークを使用する場合，ホワイトスモークと比べて詰まりやすいため，やや口径の大きいスモークノズルを使用する。









← 地上展示されたT-4ブルー仕様3号機（46-5726）のコクピット。操縦席はフロントキャノピーがポリカーボネイトの3層構造に替えられたほか、センターコンソールの足元にスモークポンプ・スイッチが追加されている。

【上2枚】 10月1日付で臨時第11飛行隊として発足したT-4ブルーインパルス。訓練展示にのみ2機（46-5720、46-5725）でフライトを実施、3番機の46-5726を地上展示した。
【下2枚】 地上展示されたコクピット開位置状態のT-4ブルー仕様機#726。機体の説明には伊藤　昭3佐があたっていたが、伊藤3佐は現行T-2ブルーとは違ったデザインの帽子を被り、6番機を示すネームタグを付けていた。

↓ 今回の訓練展示には、浜松の第1術科学校で保存されているF-86Fブルー仕様機（02-7960）も展示された。









↑　F-4EJ改は，9月4日の小松基地航空祭にも展示された第306飛行隊所属機（87-8404）が参加した。しかし同機のマーキングも小松で展示された時と比べて若干手直しされており，胴体に水色の帯と「1954-1994」の文字が入ったほか，垂直尾翼の「40」の文字にもフチが付いていた。また第306飛行隊の部隊マークを付けた増槽のほか，500lb爆弾で爆装した状態で，両日とも地上展示された。





【右2枚】　こうした行事で一般に公開されたのは初めてのF-4EJ改のコクピット。写真左が前席，右が後席だが，前後席ともにCRTが配置されたほか，前席にはHUD（ヘッドアップ・ディスプレイ）も装備され，F-4EJよりもF-15に近いレイアウトになっている。なおこのほか，訓練展示では第306飛行隊のF-4EJ改4機がダイヤモンド編隊でパスを実施している。



←　第4航空団の中でも，ブルーインパルスが所属する第21飛行隊に比べて今ひとつ露出度が少ないように思われる第22飛行隊だが，T-2のスペシャル・マーキング機（29-5178）は同隊からの出展となった。垂直尾翼から機首にかけて，白フチを付けた赤／黄／青のラインが入っているほか，胴体のインテイク後方には青で「40th Anniversary」の文字も書かれている。なおブルーインパルスとF-1飛行隊に配備されているT-2を除いて，シリアル末尾が奇数の機体は第21飛行隊に，偶数の機体は第22飛行隊に配備されている。



→　2日の航空祭終了後，ブルーインパルスのT-2 7機に続いて松島への帰路へついた第22飛行隊のT-2 #178。クリーンな形態のため，ベイパーを曳きながらの軽快なパスを見せて帰投した。



↑→　支援戦闘機F-1は，築城基地の第8航空団第6飛行隊機（00-8248）が参加した。同機は9月11日に行なわれた築城基地航空祭にも展示されており，胴体にはとくにマーキングを施していないものの，垂直尾翼は全面スコードロンカラーの黄色で塗られている。なお，マーキング中の日本列島を囲むようにして飛んでいるのは，2機のF-1。





←　日曜日の朝に帰投したF-1記念塗装機に替わり，航空祭には第3航空団第3飛行隊の10-8253がASM-1を搭載して飛来した。

→　名古屋の三菱重工から運ばれてきたFS-Xのモックアップ。こうして実大模型を見てもF-16と大差ないように見えるが，キャノピー形状のほか胴体の延長，主翼の改設計など多くの変更点がかくされている。木製胴体のため主翼はジャッキアップされており，塗装もされていないが，実機完成前にこうしたモックアップが一般に公開されるのはきわめて異例なこと。三菱重工では試作1号機の組み立て作業が進んでおり，来年（1995年）1月中旬にはロールアウトが予定されている。





←　「新旧戦闘機」の旧にあたる展示機として，F-86Fとともに展示された元第207飛行隊のF-104J（76-8705）。岐阜から陸送されてきた同機は，外見は美しくJ79エンジンも搭載されているが，硫黄島で使用される標的機UF-104J用の部品取りに保管されている機体とのこと。



【左，左下】　中等練習機として，航空自衛隊発足翌年の1955年から使用され続けてきたT-33Aも，練習機としての任務をT-4に譲り，各飛行隊での連絡機，支援機としての任務も終焉を迎えようとしている。入間の総隊司令部飛行隊以外ではほんとうに数の少なくなった同機だが，そんな1機，第501飛行隊の81-5373にスペシャル・マーキングが施され，1日の地上展示に続いて2日の航空祭では飛行展示も行なった。同機の胴体には長い在任期間をねぎらう花束が描かれ，左右のチップタンクには日本語と英語で感謝のことばが書かれていた。





→　航空自衛隊最新の2機種は，ビズジェットから発展した機体。入間の飛行点検隊のU-125（29-3041）と美保の臨時第41教育飛行隊のT-400（41-5052）がその2機種だが，訓練展示で上空を1回フライパスしたのみで，地上での展示はなかった。



←　T-4が後継機に決定した初等ジェット練習機T-1Aの記念塗装機（15-5823）は，芦屋の第13飛行教育団からの参加となった。紺と金のラインを垂直尾翼と胴体，主翼，タンクに巻いた同機の機首には，左に妖精のノーズアート，右に「Training Squadron」の文字が入っている。また，訓練展示には小牧から第5術科学校のT-1B 4機編隊も飛来している。



【下2枚，右】　下左は戦術機の参加がなかった千歳第2航空団第201飛行隊から出展されたT-4（26-5677）。同機の出展により浜松第1航空団からの参加機は皆無となった。右と右下は静浜第11飛行教育団から参加したT-3（91-5511）とそのスペシャル・マーキング。









←↑　小牧の第１輸送航空団第401飛行隊からは，11月号P.44でも紹介したC-130H（75-1077）が参加したが，翼下の増槽のデザインが先月号のものと変わっている点に注意。なおこの増槽と機首のマーク，１日の飛行展示に参加した75-1075にも施されていた。

→　西と東に隊が置かれるC-1/YS-11部隊からは，２隊がC-1とYS-11をそれぞれ担当した。ロードマスターの訓練課程などが設置されている美保の第３輸送航空隊第403飛行隊はC-1（58-1013）を担当，参加させたが，マーキングはエンジンナセルのみとやや寂しいものだった。同隊の部隊マークは以前は青い桜のマークで，数年前にコールサイン"COMET"にちなんだ？　魔女のマークに変更されたが，最近になってまた出雲の国に伝えられる"因幡の白ウサギ"にちなんだマークが採用されている。なおこの機体，航空祭には展示されなかった。



→　５機が導入され，当初輸送機課程の練習機として海自に委託運用されていたビーチB-65。その後教育課程の変化により，空自に戻されたB-65は入間の総隊司令部飛行隊と那覇の南西支援飛行隊で指揮，連絡機として運用されている。同機もあと３年ほどで退役の予定で，後継機には現在機種選定でもめているU-Xがあたる予定になっている。

↓　東の輸空隊，入間第２輸送航空隊第402飛行隊は，もう１機の輸送機YS-11（02-1159）にスペシャル・マーキングを施して展示した。なお空自で運用中のYS-11には，輸送機型のほか飛行点検隊が運用中のYS-11FC，総司飛電子戦支援隊が運用するYS-11Eもあり，そのうちの一部がエンジンをロールスロイス・ダートMk.542-10からアリソンT64に換装している。







← 航空救難団の救難捜索機，MU-2Sは地元百里救難隊機（13-3211）が参加，2日の航空祭ではスペシャル・マーキング機自身がオープニング・フライトに参加した。なお同機の後継機にはU-125Aが決定しており，間もなく運用試験，部隊配備も始まる予定になっている。

→ MU-2SとコンビをくんできたKV-107IIも，徐々にUH-60Jへ主力の座をあけ渡しつつあるが，同機の記念塗装機も百里救難隊から24-4825が参加した。塗装のコンセプトはMU-2Sと同様で胴体に緑のラインが入っているほか，前部側面ハッチには百里救難隊のマスコットである鳥が描かれている。UH-60Jの操縦性のよさは特筆されるが，KV-107のキャビン容積とタンデムローター機独特の安定性は未だにクルーから定評がある。





← 輸送機（ヘリ）でありながら航空救難団の隷下に置かれるCH-47J。同機は入間ヘリ空輸隊機（87-4473）が参加，航空祭では物量懸吊デモを実施した。同隊のCH-47Jは，1993年に起こった北海道西方沖地震では奥尻島へ展開，物資輸送などの民生協力にも活躍している。

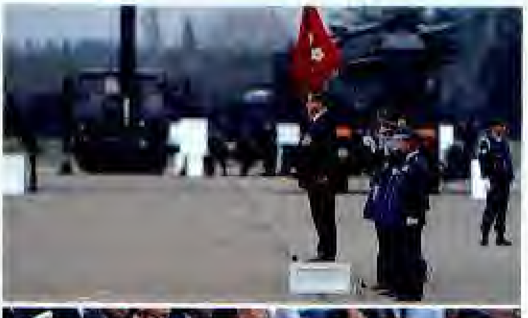
↓ 北の戦闘航空団が置かれる基地から順次配備が進むUH-60J。救難教育隊の小牧を皮切りに，千歳，小松，百里の各救難隊で運用中だが，小松と百里は現在KV-107との混成配備。記念塗装機は百里からの出展（28-4556）で，テイルブームに延びた竜が，日の丸の珠をつかんでいる。







↑→　三沢の警戒航空隊第601飛行隊からはE-2C（34-3459）が参加した。同機の機首側面には警戒航空隊10周年の記念マークに似たデザインでマークが描かれており，後部胴体，垂直尾翼には各種の文字入り。なお同機はコクピットを公開したが（右），後部オペレーター席はあいかわらず立入禁止だった。





【左２枚】　１日の訓練展示では，航空自衛隊の最高指揮官である玉沢防衛庁長官が訓練を観閲したほか，来賓として各国の駐在武官，在日米軍の将官なども訪れ，訓練，装備などを見学していた。上は儀丈隊に敬礼する玉沢長官，下は来賓席に並んだ各国の制服，制帽。



↑　航空機部隊だけが航空自衛隊じゃない！　ということで航空祭では高射隊や整備隊などあらゆる部署が装備を展示したり，店を並べていた。上は百里第401基地防空隊の展示で，VADS 20mm対空機関砲や携SAM（スティンガー）を手に触れながら，説明をうける人が絶えなかった。

↓→　航空祭に参加した432FW/13FSのF-16C/D（91-0422，91-0477）。432FWから35FWへと航空団名称が10月３日付で変更されるのをうけて，インテイク脇には35FWのマークがすでに入っている（F-16Dはコクピット後方に鷹のマーク入り）。また両機ともブロック50D仕様機。







5 FIFTH WG

宮崎県の新田原基地を日本のネリス，またはファイターパイロットのメッカと例える人は多い。ここにはF-4EJ，F-15Jという空自両戦闘機の訓練部隊として機種転換操縦課程を有する，第301と第202の両飛行隊が所在し，同時に航空総隊下の実働部隊に空中戦の手ほどきをするACMのエキスパート集団，飛行教導隊が同居しているのがその理由だろう。

1994年７月，空自40周年目の夏の新田原に，F-4EJとF-15J/DJ，そして新顔T-4の姿を追う。

Photography by Toshiharu Nakai






NO STEP







航空自衛隊最初のイーグルスコードロンとして，第202飛行隊がF-104から機種転換を終えたのは1982（昭和57）年12月21日のこと。臨時F-15飛行隊時代のこの年の4月から開始していたF-15の機種転換操縦課程は，今もなお同隊の重要な任務であり，アラート待機という要撃実働任務との二足のわらじを履き続けている（前ページF-15）。左は第202飛行隊のM61バルカン砲整備風景とF100エンジン。上は1981（昭和56）年12月17日編成の飛行教導隊F-15DJ。83年3月16日に新田原基地へ移動してきた。





上と下は1973（昭和48）年10月16日に編成，85年３月２日付で百里の第７航空団から第５航空団へ移動してきた第301飛行隊。下の機体はALQ-131とAAM-3を携行している。







ファイタータウン新田原ではセレモニーも多い。左はF-15機種転換操縦課程（通称“FF”）の第48期学生の卒業式シーン。先輩たちに見守られての晴れ姿である。

左はこの日第202飛行隊におけるラストフライトを行なった西小路１尉。米空軍から“輸入”した「バケツの水かけ」の儀式を同僚からしかけられたところ。こうしたシーンも，ファイタータウン新田原のひとコマである。

今回ご紹介した内容のビデオ“AIR BASE NYUTABARU”が11月30日，東芝EMIより全国のビデオ店，レコード店で発売されます。VHS：TOVS-1264，LD：TOLS-1264，各税込￥5,800。

FARNBOROUGH 94
INTERNATIONAL

Photography by Katsuhiko Tokunaga





B.777、EF2000など噂された新鋭機の参加が見送られたため、
今年のファーンボロの主役は、
空軍主力輸送機C-17グローブマスターにひとり占めされた。
参加企業・団体の数は664社と前回を下回ったが、
展示面積や航空機の数はこれまで最高を記録した
今年のショーをリポートする。



国防総省の後押しを受けて，今回も大量の参加機を送り込んだアメリカ軍だが，その目玉となったのが海外展開を開始したばかりのC-17Aグローブマスター III。要求性能未到達，品質管理の悪さ，コスト上昇，強度不足，そして生産数の削減と，まったくよいニュースに恵まれない同機だが，それでもアメリカ空軍にとっては，待望の新型戦略輸送機。最大離陸重量50万lbの機体が，小型機並みのタイトな飛行を見せるのはやはり印象的である。なお，今回出展されたのは，C-17A最初の実戦飛行隊であるチャールストン空軍基地17ASの所属機。持ち時間の半分以上を費やして，地上で一連のリバース・転回を披露するというユニークなデモを実施，そのハンドリングのよさを見せつけた。



↑ C-17Aに搭載されるP&W F117ターボファン。最大推力18,915kgという強力なパワーを誇るエンジンだが，写真のリバース状態においては，排気はすべて上方に逃がされ，前線基地においても，地上施設や人員に影響を与えない設計を適用。輸送型には，RR.211-535の採用も計画されている。

→ タイトな旋回を見せるC-17A。主翼後縁に設けられた大型フラップは，EBFパワード・リフトの適用によって，強力な揚力を提供。優れた機動性と短距離離着陸性能を実現させている。なお同機は，今回は会場までSH-60F，AH-1W，OH-58Dの3機のヘリを輸送してきた。



→ 後部胴体側面に設けられたエアブレーキ。これによって主翼揚力を失うことなく，急減速とパワーダイブを実現。





← 機首を覆っていた計画参加9ヵ国の国旗が外され姿を現わしたヨーロッパ将来大型機FLAのフルスケールモデル。イギリス航空工業会の将来を左右するキープロジェクトとして，大論争が繰り広げられている同機だが，劣勢に立たされているBAeは，ファーンボロのために75万ドルの経費を掛けてこのモデルを製作した。ライバルのC-130Jの15万lbに対して，22万lbの最大離陸重量を誇る同機を"Carries More Weight"のスローガンで強力にアピールしていた。1989年のイギリス政府の計画離脱以来，プライベート・ベースですでに600万ドル以上の自社資金を投入している同社にとっては，まさに死活問題のプロジェクトだが，現在のところRAFの意向はいまだに入手時期の早いC-130Jに傾いており，その前途はかなり険しそうである。

去る9月5日から11日までの1週間，恒例のファーンボロ航空ショーが開催された。今回は，やっと初飛行に成功したEFA2000を始め，B.777，Su-35の推力偏向ノズル装備型，Yak-130，An-70などの多くの新型機の出展が期待されていたが，前2者は飛行試験のスケジュールから，残る東側3機種については，初飛行の遅れから参加が中止されてしまい，結局は強力なショー・ストッパーに欠ける，低調なショーとなってしまった。また，もともとイギリス中心という色彩の濃いファーンボロだけに，外国企業の間には同ショー参加のメリットに疑問を持つ空気もあり，イタリア航空工業会のように，早くから来年のパリショーに集中参加することを発表したところさえあった。一方，世界的な航空会の不況の中で，同ショーを主催するイギリス航空工業会（SBAC）でも，これまでのようなかたちでショーを存続させることは難しいことを認識しており，今年は会期を短縮して出展者の負担を軽減，スポンサーの取得と一般入場者数の増加によって運営経費を確保するという，新たな試みの行なわれた最初のケースとなった。しかし，イギリスがヨーロッパ航空産業の中心であった時代が終わりを告げようとしている現在，ファーンボロも次第にその求心力を失いつつあり，今後も同ショーが，パリと並ぶ航空トレードショーの座を維持していけるかについては，かなり悲観的な見方が強いようである。



→ ここ15年ほどイギリス航空産業界の象徴的存在としてファーンボロに参加してきたトーネードも，今回はわずかにボスコムダウンのGR.Mk.1がデモフライトを実施しただけ。はたしてEFA2000が，同機に替わってファーンボロの主役となる日が来るのであろうか？



← 一見レッドアローズと見間違わんばかりの，見事なホークによる14機編隊。プロトタイプの初飛行以来ちょうど20年，そして採用国が13ヵ国を超えたことを記念したもので，RAFバリーのホークT.Mk.1A 11機に，BAe保有のホーク100と200を加えた混成編隊。このパスの後に，スモーク・ジェネレーターを搭載したホーク100と200がブレイクして，それぞれ単独デモを披露するという演出であった。



→ フォーメーションで飛行したホークT.Mk.1Aはすべて全面ブラックの特別塗装。それぞれの採用国の名前を胴体側面に，国旗を尾翼に書き込んでいた。



↑　飛行重量19tの機体に最大推力13tのAL-31F 2基を搭載。圧倒的な推力重量比でフライト・ディスプレイを征したSu-27。お馴染みアナトリー・クボチャー操縦の"テストパイロッツ"の機体だが，当初機体の購入資金を提供して話題となったロシアの民間保険会社は，チームから手を引きつつあり，現在では，その運用に関してはL11（ロシア飛行試験研究所）が主体となっている。



→　予定されていたベクタード・スラスト・ノズル装備型は，初飛行の遅れから参加しなかったものの，やはり今回最も注目を集めたのはこのスホーイSu-35"スーパーフランカー"。昨年のドバイに参加したのと同じプロトタイプ3号機だが，今回は量産型と同じ推力増加型のサトゥルンAL-35Fエンジンを装備。R-27 3発，R-73 4発，R-77 4発という，空対空ミサイル合計11発搭載の実戦的コンフィギュレーションで"フック"や"コブラ"を披露。これらがクリーンでしか演じられない，エアショー用のスタントでないことを実証した。

↓　スホーイと比べると，まったく影の薄かったミコヤン。写真のMiG-29Mと通常型のMiG-29を持ち込んだものの，デモフライトを行なったのは後者のみ。予定されていたMiG-ATの記者会見も突然中止となり，ショーの会期に合わせてジュコウスキー初飛行，大々的な発表の行なわれるはずだったMiG-21-93のほうも，結局準備の遅れから飛行できない始末。唯一のニュースは，シンガポールベースのアジオ社と，今後共同でマーケティングを行なっていくことが発表されたのみであった。なおMiG-29Mについては，ロシア空軍の採用が見込めないため，MiG-33と改称して，輸出に力を入れていくことが確認されている。







←↓　今回初公開されたSu-30MKのコクピット。左がパイロット用の前席，下がウェポンシステム・オペレーター用の後席で，後席の計器盤中央には，TVチューブを使用した多機能ディスプレイ，右コンソールには，GPSが装備されていることが目新しい。





↑　Kh-29/-31/-59という３種の空対地ミサイル，TV誘導爆弾とクラスター爆弾，それにデーターリンク・ポッドと６発の空対空ミサイルという重武装でデモフライトを行なった輸出用の多目的型Su-30MK。兵装重量は合計で6.5tにも達するが，それでもテイルスライドも含め，他機を寄せつけない素晴らしい機動性を披露，その潜在能力の高さをアピールした。なお同機に対しては，すでにインド空軍が強い関心を示していると言われている。





↑ 各国の新世代戦闘機すべてが，技術的，経済的，もしくは政治的な影響によって開発に遅れをきたしている中で，最も順調に計画が進んでいるのがラファール。飛行回数も2,000回を超え，尾翼には誇らしげにその数字が書き込まれていた。

← 地上展示に複座のラファールBが使用されたのに対して，フライトデモは単座のラファールCが担当。国防予算削減の影響で，フランス空軍への引き渡しは2000年から2002年にずれ込んだものの，海軍型のラファールMのほうは，予定どおり再来年には就役を開始する。これまで，当面は自国向けの機体の開発に専念するとしていたダッソーだったが，今回輸出にも力を入れていくことを発表。最初のポテンシャル・カストマーによる評価試験飛行は，早くも今年末には行なわれることになるという。

→ ショー直前にマーチン・マリエッタとの電撃合併を発表，一挙にアメリカ最大の航空宇宙企業の座に就いたロッキード。今回はダクスフォードのファイター・コレクションからP-38Jを借り出してF-16Cと飛行させ，半世紀の長きにわたって，戦闘機のトップメーカーであることを誇示した。ただし，フォートワース部門は，分割してノースロップ・グラマンに売却という噂もあり，まだこの巨大企業の最終形態が確定するのには時間がかかりそうである。





← このところ輸出市場においては，F-16に対して連戦連勝，発達型のF/A-18E/Fの開発も順調なF/A-18。今回は空母アメリカからVFA-82の機体が参加したが，海軍パイロットによるデモはお粗末のひと言。



← エリクソン社のフェイズドアレイ・レーダー"エリアイ"を搭載したサーブ340AEWは，現在スウェーデン空軍向けに6機を生産中。輸出向けにはレーダー操作員を搭乗させたAEW&Cも用意されており，ブラジルでは同レーダーをブラジリアに搭載して，アマゾン監視に使用することを決定した。



→ 先ごろ当初の開発の目的が，偵察用気球の要撃であったことが明らかになったミシシェフM-17。今回のファーンボロには双発の発達型M-55ゲオフィジカが参加し，オゾンホール監視などの民間計画への売り込みを図っていた。なおロシア勢としては，このほかにイリューシンの新単発軽飛行機Il-102や西側の器材を融合させたIl-96MO，それにIl-114，ツポレフTu-204などが参加したが，これらのロシア製民間機の将来はいまだに不透明である。



← 数少ない初公開機のひとつであるPZL M-93Vイリダ。昨年からポーランド空軍向けに生産の開始されたI-22のエンジンを，イギリス製のバイパー545に換装した輸出型で，4月の初飛行以来，まだ60回程度しか飛行していないという新型練習機。今回の参加は，計画を支援するロールスロイスの招待によるもので，低価格を売り物に，ラテンアメリカ，アフリカ，アジア地域への輸出を目論んでいる。







↑→ ズベズダ社の超軽量射出座席を搭載したSu-29LLとその設計者V.ラティキン。同機はロシア空軍初等練習機の座を狙うSu-32の原型機である。

← BAeと組んで，陸軍攻撃ヘリコプターの座を狙うタイガー。最近では，ヘリもループは当たり前になってきた。





太平洋戦争終戦50周年記念式典で全米を騒がせた エノラ・ゲイ号

原爆投下のB-29

Photography by Scott T. Hards



今年７月18日，米国立航空宇宙博物館（NASM）のポール E.ガーバー（Paul E. Garber）特別保管施設を訪ねた。ワシントンD.C.の郊外にある３棟の建物の中にバラバラになった目的のB-29「Enola Gay」があった。レストア作業が行なわれているふたつの隣接したビルに機首を含む胴体前半，主翼，エンジンと脚部分があり，少し離れた建物に胴体後部および尾部がまだ手つかずのまま保管されていた。胴体後部，尾部を除いて，作業の進行具合いは最終段階で，残っているのは大体外板磨きと組み立てだと言う。機内撮影はできなかったが，覗けたコクピットはスミソニアンの職人たちらしい文句のつけようのない出来映えだった。近くに，レストアが始まったばかりの桜花もあって，来年の５月からエノラ・ゲイ号の機首部分とNASMの本館で１年間展示される予定となっている。

担当者の話によると，最終的に空軍博物館（オハイオ州デイトン市）に展示されている長崎への原爆投下機「Bock's Car」と同様に全体を展示したい意向らしいが，NASMの本館ではスペース的に無理。そのため，ダレス空港（ワシントンD.C.郊外）の近くに新たな大型NASM別館を2000年までに建てる企画はあるが，「予算が取れるかどうかわからない」とのことであった。



写真上は前部爆弾倉内を，主翼付け根付近から見たところ。右側が機首方向。左下写真は同じ部分から，尾部方向を見たところ。上部に見える銀色の太い管は，コクピットと後部与圧部をつなぐ連絡用トンネル。右下写真は機首右側で，当時の搭乗員名が記入されている。左下段は左主翼下面を後方から見たところ。脚部はタイヤが未装備。右下段はカーチス・エレクトリック製プロペラ。











B-29：MADE IN JAPAN

戦争秘話

by Robert C. Mikesh

太平洋戦争末期，特攻作戦の訓練に使われた 日本製B-29の話

「東京近郊にB-29が駐機している？　そんな馬鹿な！」1944（昭和19）年末に撮影された，平穏に見える日本陸軍の航空士官学校訓練基地である入間川飛行場の空撮写真を検閲していた米軍情報部の写真解析官は，地上の機影がB-29であるのを認めて思わず自問自答した。

戦況報告には撃墜されたB-29のすべてが記録されており，その中に日本本土に強制着陸を強いられたB-29の報告はなかった。とすれば考えられるのは，日本側が何らかの目的のために製作したモックアップということだ。連合軍の戦闘機を，列線から遠ざけるための囮だろうか？　飛行場から線路を隔てた敷地に駐機しているところを見ると，偽物としか思えない。何かの訓練に使われたのかもしれないが，どのようなかたちで役立てられたのだろうか？

こうした疑問は，戦後久しく不明のままだった。最初に入間川飛行場へ進駐した米兵たちは，当初，偽装網におおわれているのは本物のB-29だと思ったが，よくよく見るうちにそれがモックアップであることに気づいた。やがてモックアップは解体され，解体直前に撮影された数枚の写真がその存在を証明する唯一の証拠として残された。そのとき撮影をしたカメラマンのひとりが，本稿に写真を提供してくださったジェームズ P.ギャラガー氏である。

このB-29のモックアップの用途がミステリーのままだったところへ，問題の写真が出てきたので再び疑問が生じ，同時に関心も高まった。

私がその謎を解く機会に遭遇したのは，1992年10月に入間川基地を再訪したときのことだった。入間市に近いこの基地は，1945年から73年にかけて米軍が駐留していたころ，ジョンソン基地と呼ばれていた。現在，航空自衛隊の管轄下にあり，入間基地と呼ばれているこの基地で，私は空軍在籍中に8年近く勤務していたことがあり，基地再



奥山隊の母隊，挺身第1連隊第4中隊に縁のある人が博物館に寄贈した油絵。作者は松沢精一，掛礼徳夫の両氏。

諾は格別の思い入れがあった。そして、この回想の旅の一頁を飾ったのが基地博物館の訪問だった。

この博物館の壁に、米軍の標識をつけたB-29の絵がかけてあった。爆撃機の下やまわりを走り回る数人の日本兵の姿も、丁寧に描写されていた。すっかり驚いた私は「これは、どういうことだったのですか？」と館長に尋ねた。館長の答は明快だった。「地上のB-29をいかにして破壊するかを、特攻隊に訓練するために使用されたモックアップです。つかまる前にできるだけ多くのB-29を破壊する任務を帯びて、彼らはサイパンまで片道飛行をすることになっていました」というのが館長の説明だった。驚きながらも私は答を得たことに満足して、さらに絵に添付してあった長い解説文の翻訳を館長にお願いした。数週間後、関連作戦を詳述した親切丁寧な手紙が私のもとに届いた。

1944年6月、マリアナ諸島のサイパンが陥落すると、米軍は日本本土の空襲を激化するため中国の基地に展開していたB-29をサイパン島へ移動させた。このB-29による空襲が、日本側の継戦能力に大きな痛手を与えたことはいうまでもない。高高度を飛行するB-29に対して、日本軍の戦闘機は有効な打撃を与えることができず、都市や軍需工場は絶え間ない爆撃にさらされたのである。もはや日本には爆撃を阻止する熟練パイロットや航空燃料が、ほぼ底をついていたのである。

1944年11月2日から日本軍は、空襲を阻止するために何度か反撃を試みた。陸海軍の爆撃隊が硫黄島からグアム、サイパン、テニアンへ向かったが、いずれも不成功に終わった。捨てばちになった日本軍は、B-29が基地にいるあいだに叩くという特攻作戦を計画し、このほうが本土上空で迎え撃つより効果的と考えたのである。

この作戦を実施すべく、宮崎県川南の陸軍第1挺身隊に動員命令が下された。こうしてまず、同部隊の第4中隊から奥山道郎大尉以下126名が選抜された。ついで敵陣に浸透する秘密工作員の訓練を受けた中野学校出身の将校と下士官10名が、新たに編成された部隊に加えられた。訓練が始まると、この新編部隊に"義烈空挺隊"の呼称が与えられた。義烈とは、滅私奉公の精神で大義に殉ずる、をいう。

1944年12月8日、新編部隊は入間川飛行場に隣接する豊岡の陸軍航空士官学校に到着した。さっそく基地では、新たな作業が始まった。実物大のB-29のモックアップが製作され、同校の演習所に設置されたのである。"空の要塞"に致命傷を与えるには、どこに爆薬を仕掛ければいいかを知る必要があったわけで、モックアップはその訓練台とされたわけだ。各人は携帯する爆薬で、制止される前に最低5機のB-29を破壊することになっていた。制止は、生きて虜囚の辱を受けぬ日本兵にとって死を意味していたことはいうまでもない。

この自殺行為に等しい任務を帯びた部隊の輸送には、第3独立飛行隊があたることになった。この部隊はサイパン爆撃を主任務として編成されたのだが、空爆作戦は失敗したので義烈空挺隊の輸送任務に就くことになったのだ。諏訪部忠一大尉の指揮下で再編された同部隊は、浜松の爆撃機訓練基地から使用機を受領した。使用機は三菱97式重爆撃機（キ21）で、空挺隊輸送用に改装されていた。目的地の着陸に成功した暁には、搭乗員たちも空挺隊に合流して地上作戦に従事することになっていた。事実上、彼らも義烈空挺隊の一員だったわけである。





1945（昭和20）年9月、進駐した米軍に発見された木製B-29。銃座などもちゃんと備えられている。

攻撃計画の策定にあたって、日本軍はサイパンの空撮写真を入手した。その計画で、アスリト航空基地に強行着陸することになった。なお、同基地は駐屯するB-29部隊によって、当時すでにアイレイ飛行場と改称されていた。作戦では夜陰に乗じて、できるだけ飛行場のはずれに着陸し、ただちに空挺隊は散開して駐機したB-29に駆けつけて爆破することになっていた。

最初の攻撃は、1944年12月24日のクリスマス・イブに予定された。当日の警備態勢が手薄になるとの読みがあったからだ。しかし、問題は目的地までの飛行にあった。途中、給油のために硫黄島に寄らなければならず、大挙して同島へ向かうと米海軍の戦闘機に阻止される恐れがあった。飛行時間は4時間半で給油は夜になるし、夜陰に乗じるとはいっても、さらに4時間半を探知されまいとして低空で飛行しなければならない。となると決め手は航法だが、それも天文航法以外にたよる術はないのである。しかも、わずかな誤差をゆるせるほどの燃料は搭載していないのだ。

結局、クリスマスを間近に控えても作戦を実施できるまでに訓練が追いつかず、作戦は延期となった。その後、地上部隊が豊岡から始発地の浜松へ移動したのは、1945年1月13日になってからのことだった。だが、もうその時点では、連合軍の猛攻により硫黄島を給油地として使用することは不可能になっていた。こうして部隊は待機することになったが、待ち望んだサイパン攻撃命令は下されず、中止を余儀なくされるにいたった。

しかし、せっかくの努力を無にするわけにはいかず、さまざまな作戦が立案され準備された。4月半ばになると、沖縄における連合軍の攻撃が本格化し始めた（訳者註：4月1日夕刻に米軍は北、中飛行場を占



上は1945年8月28日に撮影された入間川基地の様子。米軍が解析した日本機の姿も図示されている。右は沖縄のYONTAN（ヨミタン？）で戦後撮影された義烈空挺隊用97式重爆。



挺した）。沖縄を完全に占拠した連合軍が、日本本土攻略の最終準備に入るとみた日本軍は、本土防衛準備の時間を稼ぐために米側の準備妨害の作戦を立てた（訳者註：沖縄基地米軍の反撃激化で特攻機の損害が大きくなったので、大本営は挺身隊を投入して一時沖縄米基地の使用を不可能に陥れ、その間に航空総攻撃を決行しようと企画した）。

こうしてようやく5月24日夜、第3独立飛行隊所属機12機のうち11機が、それぞれ15人の義烈空挺隊員を乗せて浜松を離陸、沖縄へ向かった。故障のため出発が遅れた12機目は、主力部隊に追いつけず単機で沖縄へ向かおうとしたが、最終的には航法を誤って反転を余儀なくされた。主力部隊11機のうち1機は出発後まもなく故障で引き返し、その後4機が同様の憂目に遭った。こうして結局、残る6機によって作戦は決行されることになった。

攻撃開始と同時に、1機が対空砲火によって撃墜された。着陸地点を探して低速で低空を周回するのは、恰好の標的になるようなものだった（訳者註：戦史によると6機が北および中飛行場に着陸、25日には基地を制圧して27日まで奮闘を続けたが、この間天候不良のため特攻攻撃を遂行することができなかったという。なお、24日に米軍機動部隊を発見した連合艦隊は航空総攻撃に戦力をさけず、第6航空軍が独力で特攻攻撃を実施することになった）。

博物館の絵に描かれていたのは、暗くなったYONTAN（ヨミタン？）飛行場に胴体着陸した機体で、スキッドして停止した機から空挺隊員たちが散開する絵柄だった。隊員たちは手榴弾、破壊用爆薬、軽兵器を装備していた。最終的には全員が戦死したが、その前に7機の航空機を燃やし、他に損害を与えていた。

かくして第3独立飛行隊を含む義烈空挺隊は終末を迎えた。場所を変え、ターゲットはB-29でなかったものの、彼らは所期の目的を完遂した。戦記の中にはこの攻撃を、戦史上唯一無二のかたちで行なわれた特攻作戦だったと評しているものもある。任務完了後の撤退規定がない作戦としては、確かにそういえるかもしれない。

（ロバート C.ミケッシュ／木村譲二：訳）

■フライトジャケット・オールカタログ

ワールド・ムック41　定価2000円

(飛行服総目録)

本物が本物を着る

買える飛行服

［特集］

いますぐ買えるフライトジャケット総目録
購入完全ガイド付き。

11月16日発売

株式会社ワールドフォトプレス
〒164 東京都中野区中野3-39-2 代表☎:03-5385-811





FLIGHT JACKET ALL CATALOG



Photography by [illegible] N. Nishimura

AMPHA'S Collection of War Birds

航空王国であるアメリカには数多くの航空博物館があり，航空史を語る上で貴重な航空機などの復元，修理，保存に力が注がれている。そんな中，AMPHA(アムファ:American Museum for the Preservation of Historic Aircraft）という今までにないユニークな航空博物館の建設が現在進められている。この博物館の最大の特徴は，ビンテージ・プレーンを見学するだけでなく，自由に体験搭乗を行なえる点だ。このプロジェクトは，フライトジャケットのメーカーとして知られるアヴィレックス社の社長であるジェフ・クライマン氏を中心に進められており，完成は間もなくとのこと。一足早くAMPHAのコレクションと活動をお伝えしよう。



↑ この日B-25とTBMのフライトを担当したクルー。AMPHAに所属するパイロット達は現役のエアライン・パイロットがほとんどで，その中にはミリタリー出身者も含まれている。仕事の合間を利用して，ビンテージ・プレーンで各地のエアショーに参加して，AMPHAの資金を集めるのも彼らの大切な役割のひとつだ。

↓ TBM-3のキャノピー脇には魚雷と爆弾をかたどった出撃マークと，撃沈した艦船の数を表わす海軍旗が記入されているが実際のスコアかどうかは不明。パイロットネームの下にはCWU-36やCWU-45，近年将校向けに再び支給が開始されたA-2などを軍へ供給しているアヴィレックス社のロゴが記入されている。





← エンジン整備のためハンガー内で翼を休めるF4Uコルセア。このような整備はもちろん、機体のレストア作業といった大掛かりな作業もAMPHA自身の手で行なえるようになっている。



→ レストア作業がほぼ終了し完成間もないF4Fワイルドキャット。残念ながらF4U同様このF4Fのような単座戦闘機では、操縦の資格がない普通の人々では体験搭乗はできないが、軽快なフライトで訪れた人々の目を楽しませてくれるだろう。



← 78FG所属機の塗装を施されたP-51ムスタング。78FGは第二次大戦中の1944～45年、イギリスのダクスフォードに展開して多くのドイツ機を撃墜した。しかしこの機体は同部隊とは関係なく、見た目の派手さからこの塗装が選ばれたと思われる。またこの機体の特徴は、シート後方の機器類を取り外し、もうひとつシートを取り付けている。このおかげで最強のレシプロ戦闘機といわれるP-51によるエキサイティングなフライトが体験できる。



← 練習機としては15,000機という異例の生産数を誇るAT-6は今でも多くのフライアブルな機体が残され、映画などの撮影で零戦などの日本機役として登場することが多い。AMPHAでも2機を保有している。

↓ AMPHAが保有する唯一の第二次世界大戦後に製造された航空機T-28。この機体は1962～64年までベトナム戦争に投入され、その後モスボールされデビスモンサンで保管された後、1986年にAMPHAの手によってレストアされた。









【このページ4枚】 第二次世界大戦末期に採用されたグロスシーブルー塗装で身を包んだTBM-3。1978年まで倉庫で保管されていたものをレストアしているため，程度はかなりいい状態。敗戦国であるとはいえ，ビンテージ・プレーンをほとんど所有していない日本とは対照的に，アメリカでは数多くの機体が，エアショーなどで今でも元気に飛び回っている。





→ 第二次世界大戦当時，陸軍航空隊の指揮を取った"HAP"アーノルド将軍の専用機として使われたB-25。将官輸送用として機内は改造され，窓が追加されている。このため体験搭乗には打って付けの機体だ。

↓ 機首右側にはAMPHAの活動を支えるアヴィレックス社にちなんでTHE AVIREX EXPRESSと記入されている。



↓ カメラプレーンであるTBMとともに体験搭乗者を乗せてフライトするB-25。このように複数の機体によるフォーメーションでの体験搭乗も行なわれ，写真撮影に協力的な点もファンにはうれしい。今後も体験搭乗の他にも，エアショーでのデモフライトや各種のイベントへ精力的に参加して，博物館を訪れた人のみならず，アメリカ中の人々に対しても航空機の歴史やすばらしさを紹介し，そして夢を与え続けていく。







AVIREX Aviator's Club

このページでお伝えした航空博物館AMPHAをサポートしているアヴィレックス社では，A.A.C.（Avirex Aviator's Club）メンバーを募集しています。このクラブは大空に憧れている人，航空機が大好きな人達の集まりで，各種のイベントの実施や会誌の発行などを通して交流を図っています。中でも最大のイベントは，アヴィレックス社発祥の地であるニューヨークへ毎年抽選で10名のメンバーを御招待。ニューヨークの市内観光やショッピングに加えAMPHAの見学や，もちろんビンテージ・プレーンの体験搭乗と盛り沢山。入会方法はアヴィレックス製品に付いているギャランティカード（保証書）に添付された入会カードに必要事項を記入して下記の住所へご郵送下さい。
〒110　東京都台東区上野6-16-22 AVIREX A.A.C.事務局



GND（グランド）	121.70MHz
GND	275.80MHz
TWR（タワー）	126.20MHz
TWR	236.80MHz
TWR	304.80MHz
DEP（ディパーチャー）	120.10MHz
DEP	362.30MHz
RDR（レーダー）	120.10MHz
RDR	261.20MHz
GCA（着陸誘導管制）	125.30MHz
GCA	134.10MHz
GCA	247.30MHz
GCA	258.40MHz
GCA	270.80MHz
GCA	300.70MHz
GCA	315.00MHz
GCA	335.60MHz

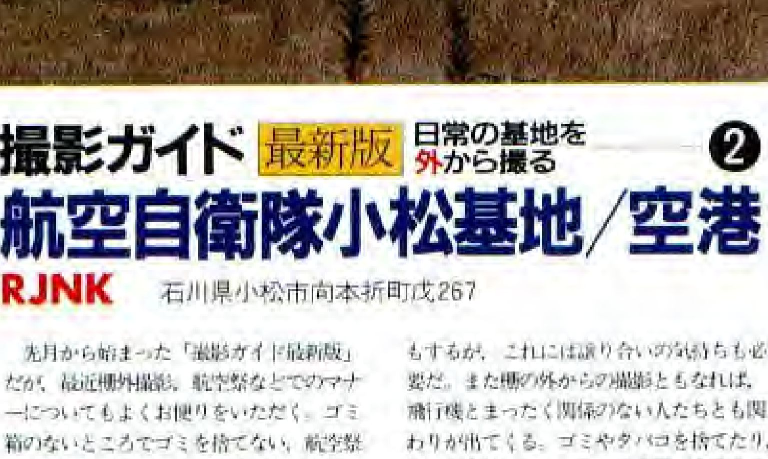
小松基地 周波数

撮影ガイド 最新版 日常の基地を外から撮る ❷

航空自衛隊小松基地／空港

RJNK 石川県小松市向本折町戊267

先月から始まった「撮影ガイド最新版」だが、最近柵外撮影、航空祭などでのマナーについてもよくお便りをいただく。ゴミ箱のないところでゴミを捨てない、航空祭の最前列で後ろにいる人が見えなくなるような脚立の上で撮影しない、飛行機のすぐそばでタバコを吸わない（もちろん吸い殻をポイ捨てなどしないように）など、常識的なことも守れない人を確かに見受けることが多いが、本誌の読者の方々にもあらためて考えてもらいたい。確かに脚立に乗ることで、人とは違ったアングルを狙えたりもするが、これには譲り合いの気持ちも必要だ。また柵の外からの撮影ともなれば、飛行機とまったく関係のない人たちとも関わりが出てくる。ゴミやタバコを捨てたり、畑や私有地に入ったり、迷惑駐車をすることによって、地主さんなどが立入禁止にしてしまうこともあり、まさに自分の首を締める結果となってしまう。お互いにちょっと気をつけることで、楽しく飛行機が見られるのであるから、読者の皆さんにはこうしたマナーをぜひ見直してもらいたいと思う。さて、第2回の撮影ガイドは石川県にある官民共用の航空自衛隊小松基地（空港）を紹介しよう。※写真解説のカッコ内は使用フィルム、シャッタースピード、絞りを示している。



Photos : Ryuta Amamiya/KF

基地の概要

小松空港は日本海に面した金沢平野の南部に位置し、官民共用の飛行場として北陸の重要な拠点となっている。基地への交通手段は車か電車、飛行機になるが、車での移動から説明しよう。北陸自動車道を利用する場合、小松I.C.もしくは片山津I.C.から空港への標識に従って走れば約5km、15分ほどの距離である。ちなみに都心からは東名、名神、北陸を使って、およそ550kmの距離だ。電車の場合はJR北陸本線にて小松駅で下車、バスもしくは、タクシーを利用し約15分ほどで到着する。バスを利用する場合、小松駅前左手（南側）COMAビル北側から空港行きバスが飛行機の出発便、約1時間前を目安に1時間に1、2本の割合で運行されている。宿泊施設については小松駅周辺や小松I.C.付近に旅館やビジネスホテルが点在する。また、ちょっとリッチにという方は片山津温泉へ足をのばしてみるのもいいだろう。

さて所在部隊だが、航空自衛隊第6航空団（第303飛行隊、第306飛行隊）と小松救難



隊が配備されている。ファントムスコードロンである第306飛行隊は97年度から現在の要撃飛行隊（FI）から支援飛行隊（FS）へと移行される模様で、近い将来、小松の空から犬鷲ファントムが消える日も近い。

他部隊からの飛来は普段、それほど多くないが、日米共同訓練の際には空軍のF-15、海兵隊のF/A-18などが約1週間ほど滞在し、自衛隊機とDACT（異機種間戦闘機



戦闘）などの訓練を行なう。また例年、春秋にミサイル講習会（現在はAAM-3運用研究）が開かれ、F-15、F-4各部隊から数機ずつ飛来する。地元航空団の通常訓練は月～木曜日（金曜日は原則的には行なわない）に毎日行なわれ、時には実弾を抱えたホット・スクランブル機が見られる。また小松基地に限ったことではないが毎年、お盆の時期（8月第2、3週）と、年度末（3月後半）はフライトが少ないので注意しておこう。

つぎに民間機だが、乗り入れ航空会社は、日本航空（B.747、B.767、DC-10）、全日本空輸（B.737、B.747、B.767、L-1011、A320）、日本エアシステム（A300）、Jエアー（ジェットストリーム）、エアーニッポン（B.737）、日本トランスオーシャン（B.737）など。定期便はシップチェンジされることがあるので注意。さらに94年9月現在では、カーゴルクスのB.747-400Fが毎週水、土曜日に定期便として飛来している。また不定期便としてはドラゴンエア（A320）や大韓航空（MD-82）なども観光シーズンにのみ乗り入れている。

空自機、民間機のコールサインだが、空自機のコールについては変更があるので現時点のものを紹介しよう。第303飛行隊“ATOM”、第306飛行隊“MESH”、小松救難隊KV-107“VITAL”、UH-60J“HERO”、MU-2S“MERIT”。民間機については日本航空“JAPAN AIR”、全日本空輸“ALL NIPPON”、日本エアシステム“AIR SYSTEM”、Jエアー“JAI-AIR”、エアーニッポン“ANK AIR”、日本トランスオーシャン“JAI-OCEAN”、カーゴルクス“CARGOLUX”。

航空管制

小松へのアプローチは自衛隊機は通常VFR（有視界飛行）を用いてイニシャルポイント（IP）からオーバーヘッドアプローチで着陸する。民間機は基本的にはILS（計器着陸方式）によって着陸する（ILSはR/W06のみ）。まずオーバーヘッドについて説明しよう。ランウェイ（R/W）06へのアプローチはIPは基地南西の沖合に位置しており、ここからR/W06西側へオーバーヘッドで進入、基地上空で左へ旋回しファイナル

【前ページ上段】 Bポイントから R/W06へ向けてタキシング中のF-4EJ（77-8403）を135mmで（PKM、1/250、f5.6）。
【上段】 Aポイント東側からR/W24へ着陸する第306飛行隊のF-4EJ改を135mmで（PKM、1/250、f5.6）。
→ Aポイント西側から着陸するカーゴルクスのB.747-400Fを50mmで（PKM、1/125、f8）。午後遅くなっての撮影。







アプローチする。R/W24へのアプローチの場合、IPは基地北東の美川I.C.付近に位置しており、ここからR/W24東側へオーバーヘッドで進入、海側へ旋回しファイナルアプローチする。この時、ラジオの方はタワーと交信している。またIPまでの管制はレーダー（アプローチ）によって誘導される。周波数は別表を、航空無線に関しては11月号を参照していただきたい。

撮影ポイント

さてここからは本題である撮影ポイントについて紹介しよう。AからFポイントまで周囲の特徴をみながら説明していこう。また各撮影ポイントで撮影するにあたって困るのが食事だが、何件か軽食のとれる（買える）店を地図上に掲載しておいたので参考にするといいだろう。

Aポイント：R/W24使用時の着陸機撮影ポイントになる。R/Wエンド付近の基地外周路一帯が撮影場所。午前中はR/Wを挟んで東側から、午後は西側から撮影ができる。アプローチはR/W06より低くF-4、F-15クラスの着陸を135mm～200mmで撮影でき、民間大型機は標準レンズ程度で撮影可能だ。光線状態はよく、午後2時ごろからは機体正面から光線があたる。

Bポイント：小松で最も撮りやすく有名な通称"松林"ポイント。自衛隊側タキシーウェイに沿った松林にあるこのポイントへ行くにはAポイントから外周道路を東側(小松基地側）に進み、基地正門を過ぎて1kmほどにある交差点左側の自衛隊官舎が目印。ここを右折すると左手にグランドおよびテニスコート、公園がある。（手前に駐車場もあるので便利だ）。グランドの脇にある細い舗装道路から、松林の生い茂ったけもの道へ入り、土手を越えるとフェンスに突きあたる。このタキシーウェイに並行したフェンス沿いが撮影ポイントだ。フェンスが高いので90cm以上の脚立があるといいだろう。ここからはタキシング中の機体をF-4、F-15で135mmクラス、やや小型のT-4、MU-2を200mm程度で撮影できる。なおポイント前のタキシーウェイとR/Wとは3本のコーナー（手前からNo.4、No.5、No.6）で連絡されていてR/W24使用時の着陸機はいずれかのコーナーからタキシーウェイと進入する。参考までにT-4、MU-2など小型の機体や兵装未装備時のF-15はNo.4に進入する。ちなみにNo.4タキシーウェイ上の機体はF-4、F-15クラスで170mm程度(ズームにて)、T-4、MU-2クラスが250mm程度（ズームにて）で撮影が可能。さらにNo.4をタキシング中の機体を撮る場合、フェンス後方の松林が急斜面となっているので、少し登って高い位置からのショットも狙える。また兵装を付けた（ピン差しを必要とする）機体やドラッグシュートをリリースするF-4は一番奥側（R/W06エンド側）のNo.6へ進入する。つぎにR/W24からの離陸機はF-4クラスで500mmが必要だが、通常2機での編隊離陸が多いため400mmクラスで迫力ある絵が狙える。R/W06からの着陸も同様に500mmクラスが必要だ。このポイントからの民間機の撮影は離着陸機とも可能だがR/W24からの離陸はやや高めとなる。ランウェイ



↑ Bポイントより，上昇中のドリームエクスプレスを135mmで。



↑ "松林"からタキシング中のT-4（46-5711）を200mmで。



↑ Cポイントより着陸するF-15DJ（02-8072）を135mmで撮影。



↑ Cポイントから500mmでF-15Jの迫力あるショットを。

上の機体はB.747で135mm、B.767、A300で200mm、B.737で300mm。光線状態は夏は12時ごろまで、春秋冬は1時半ごろまで順光。このポイントは最近、タバコの不始末でボヤ騒ぎになり、入り口に立入禁止の低いフェンスが立てられてしまった。地元のファンはマナーを守ってこの“松林”で撮



影しているので、迷惑のかかるような行動はしないよう注意が必要だ。

Cポイント：R/W06使用時の着陸機撮影ポイント。R/W24側と同様に外周道路付近からの撮影となるこのポイントは、午前、午後とも順光で撮影可能だが、次第に太陽が機体の後方にまわるので光線状態はよくない。午前中のポイントはR/Wを挟んで東側の外周道路上一帯がポイント。アプローチコース上に木が生い茂っているため直前まで機体が見えないので注意が必要だ。また進入高度も高いので少し長めのレンズで狙った方がいいだろう。このポイントからはF-4、F-15クラスを135mmから200mm程度で撮影できる。次に午後側のポイントはアプローチコースを挟んで西側の外周道路脇の盛り土の地点。ここでは、海側からひねり込んで着陸する機体があるのでF-4、F-15



クラスの機体上面を、300mmから500mmぐらいの長めのレンズで狙うのもよいだろう。また民間大型機は標準レンズで撮影可能だ。

Dポイント：このポイントは午後2時以降から順光になる、いわゆる“午後側”。ここへの行き方は空港ターミナルから安宅新町を抜けてさらに南西にある工業団地奥まで、進む。そこからR/W方向へ向かって国有地を歩きフェンス沿いまで進む。ここは民間用のタキシーウェイが目の前にあり、大型機のタキシングは標準レンズでも大きいぐらいだ。またR/W24から離陸する機体を撮影するにはF-4、F-15クラスで500mmクラスが必要。しかし300mm程度のレンズでもバックに山が入るのでおもしろい絵が狙える。さらに、離陸機は海側にひねり込みながら離陸するので、場合によっては機体上面を撮影するのも可能だ。

Eポイント：小松空港ターミナル屋上にある送迎デッキ（有料50円）がポイント。ここからは飛行場全体が一望でき、民間機の発着機が撮影できる。ランウェイ上は遠くF-4、F-15クラスで500mmでも小さい。またR/W06からの離陸時に天気のいい時にはバックに白山山系が入って美しい絵が狙える。光線状態はDポイントと同じで午後からのポイントである。ターミナル内には和洋食、喫茶・軽食、麺類、中華など色々な店があるので食事のポイントにもなる。

Fポイント：空港ターミナル前の道を北側に向かうと、角に1ヵ所だけフェンス越しに撮影できる場所がある。ここからは貨物ターミナルに駐機中の機体を撮影できるほかR/W24に向かう民間機が、目の前をタキシングするのを標準レンズで充分撮影できる。また自衛隊のフライトラインが一望できるので、次に何が飛ぶかなどを、自分の目で実際に確認することのできる偵察ポイントとしても使える。





← Eポイント，ターミナル屋上から離陸する第303飛行隊のF-15Jを500mmで（PKR, 1/500, f5.6）。



HS-12，解散

Photos : Yoshikazu Sekino

↓　解散セレモニーに際して壇上で挨拶するHS-12最後のCO（飛行隊長），リチャード A.ブッシュ中佐。中佐の足もとに人形ケースに入れられて置かれたワイバーン（海竜）にも注目。



↑　8月27日，横須賀に入港したUSSインディペンデンスから，編隊で厚木に帰投したHS-12のSH-3H。このあと同隊のSH-3Hが編隊で飛ぶ機会はなく，これが事実上の記念ラストフライトとなった。

【右2枚】　今後加筆されることのないHS-12の日誌を手にするCAG-5（第5空母航空団司令），ブライアン M.カルホーン大佐（手前写真）とSH-3H（NF610/152700）の前に立つブッシュ中佐。





1984年以来，米海軍唯一の海外展開空母航空団，CVW-5の一員として，USSミッドウェイ（CV-41），USSインディペンデンス（CV-62）で対潜任務，SAR（航空救難）任務に従事していたHS-12（第12対潜ヘリコプター飛行隊）"WYVERNS"が1994年10月3日に解散したが，これに先立つ9月23日，厚木基地東地区のCVW-5ハンガーで解散セレモニーが行なわれた。セレモニーは1000時から始まり，30分ほどで終了したが，解隊にともなう飛行隊旗の収納などはとくになく，比較的簡素に，淡々と式が進められた。

同隊の解散により，CVW-5における対潜ヘリ，SH-3の歴史は幕を下ろすことになり，今後はHS-14 "CHARGERS"のSH-60F，HH-60Hが任務を引き継ぐことになる。



←　セレモニー会場にHS-14のSH-60F（RA610/164797）とともに展示されたHS-12のCAG機，NF610。カラーマーキングを施した同機は10月号P.32でも紹介したが，このマーキングになってからは一度もフライトを行なうことはなかった。

↓　USSインディペンデンスは現在横須賀で定期整理中だが，次の航海からはHS-14のSH-60F，HH-60Hが乗務することになる。





Photos : E.A.Sloot/STAS

KF Special File





Photo : Simon Watson

↑→　ドイツ空軍JBG-32〈第32戦闘爆撃航空団〉のトーネードECR（46＋35）。同型はトーネードの電子戦型で，ワイルドウィーズル任務用に胴体下にハーム対レーダーステーションミサイルを２基携行している。写真の機体はJBG-32に所属する飛行隊のニックネーム"タイガー・スコードロン"にちなんだスペシャル・マーキング。ドイツ空軍はトーネードECRを32機運用しており，全機JBG-32に所属している。

→　ノルウェー空軍No.336sqnが部隊創設45周年を迎え，タイガー・マーキングを施したF-5を登場させた。９月16日撮影。



Photo : E.A.Sloot/STAS



Photo : E.A.Sloot/STAS

↑ 1994年3月1日，ドイツ空軍はアルファジェットの軽攻撃任務を解いた。写真は最後の同任務実施部隊のJBG-49の（41+09）でセレモニー用スペシャル・マーキング機。使用されていたアルファジェットは，ポルトガルへ売却されたり引退したりしたが，35機は訓練部隊へ移管され，練習機となった。

→ ドイツ空軍でECMトレーニングに使われていたHFB-320（M）ハンザジェット（16+21）。JBG-32の第3飛行隊に所属していたが，同隊は6月24日に解散した。

↓ オランダ空軍で今年のデモンストレーションを担当するピーター・ジャンセン大尉の乗機No.313sqnのF-16A（J-253）。



Photo : Bob Fischer

陸軍航空隊の記録

“日本にもまだ,これだけの写真があった”

第1集「第50戦隊」より



第1集

- 飛行第50戦隊「隼」 昭和17年6月
- 浜松陸軍飛行学校 昭和16年〜18年
- 鉾田陸軍飛行学校 昭和16年,17年
- 挺身練習部 昭和17年春
- 明野陸軍飛行学校 昭和18年12月
- 航空記念日 昭和16年9月
- 観兵式 昭和17年1月



第1集「鉾田飛行学校」より



第2集「特別攻撃隊振武隊」より



菊池俊吉 全撮影

●イラストレイテッドNo.79
《第1集》10月27日発売　定価2,400円(税込)

●イラストレイテッドNo.80
《第2集》12月27日発売予定　定価2,400円(税込)

太平洋戦争全期間を通じて，日本陸軍航空隊の生の姿を記録し続けた元東方社カメラマン，菊池俊吉氏の作品集。戦後の混乱期を経て保管され続けた大量のフィルムの中から厳選した未公開を含む800点あまりの作品を第1集，第2集に分けて発表します。


第2集「第244戦隊」より


第1集「鉾田飛行学校」より

第2集

- ●飛行第244戦隊「飛燕」 昭和20年3月
- ●飛行第73戦隊 昭和19年
- ●熊谷陸軍飛行学校 昭和20年1月
- ●所沢陸軍航空整備学校 昭和19年
- ●飛行第53戦隊と特攻機「屠龍」 昭和20年2月
- ●満州鞍山・奉天飛行場 昭和19年9月
- ●満州国軍陸軍飛行学校 昭和19年
- ●特別攻撃隊第18，19振武隊 昭和20年3月


第1集「明野飛行学校」より


第2集「第244戦隊」より

隣のおじさんの持つ農薬散布用の古ぼけた複葉機で、少年は初めて夢にまでみた憧れの大空を体験。子供心に「僕はパイロットになるんだ」と決意を固める。少年ジェフ・クライマン、5歳の夏。大学へ進んだジェフはR・T・Cへ入隊、パイロットの訓練をスタートさせる。空の厳しさ、そして喜びを深く知ったジェフ。そんなある日、偶然自宅の屋根裏で父の大切にしていた革のフライトジャケットを見つける。それは父と共に第2次大戦を戦い抜いたフライトジャケット、A-2だった。ジェフはこのA-2を誇らしげに着て、よくエアショーに出かけて行った。そして次第にフライトジャケットの虜になっていったのだ。ここからアヴィレックスストーリーはスタートする。人間が大空へ踏み出したときフライトジャケットは生まれ、航空機の進化に合わせてフライトジャケットも進化した。アヴィレックスはいわば、航空史を語る足跡を蘇らせている。そしていよいよ、本格的に大空へチャレンジしたすべての人達のスピリットをも蘇らせることをスタートさせた。わずか5歳の時の初飛行、目の前に広がった青空の美しさに震えた少年の心が今もアヴィレックスには生きている。

大空への永遠の憧れ。



愛用機の前で息子のスコットと共に。
ジェフ・クライマン

●AVIREX AVIATOR'S CLUB A.A.C.メンバー募集

AVIREXでは今、A.A.C.(AVIREX Aviator's Club)のメンバーを募集しています。入会金・会費は無料。登録されたメンバーには、最新情報満載のAVIREXカタログや、会員誌「A.A.C. PRESS」を毎回送付。さらに、毎年大好評の「ニューヨークフライトツアー」に抽選でご招待します。お申込みは簡単。お買上げになったAVIREX製品に付いているギャランティカード(保証書)の中の「A.A.C.入会カード」に必要事項をすべてご記入の上、〒110 東京都台東区上野6-16-22 AVIREX A.A.C.事務局までご郵送下さい。

●ニューヨーク・フライト体験ツアーに抽選で10名様をご招待

AVIREXのオーナーズクラブ、A.A.C.のメインイベント、それはニューヨークを中心にしたアメリカの旅「AVIREXツアー」です。ヴィンテージプレーン(軍用機)での体験飛行や、アメリカAVIREX社スタッフとの交流など、貴重な体験が目白押し。A.A.C.メンバーの中から毎年1回、抽選で10名様をご招待しています。



●AVIREX '94-'95秋冬最新カタログが欲しい

話題の新作いっぱいのAVIREX '94-'95秋冬通販カタログをご希望の方は、300円分の切手を同封し、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記の上、〒110 東京都台東区上野6-16-22 AVIREX「カタログ K/F」係まで。

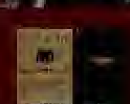


AVIREXダイヤル開設 0120-160-500

全国のAVIREX取扱いパートナーショップでも通販が可能です。お住まいに最も近いパートナーショップをご紹介いたします。フリーダイヤルをお気軽にご利用ください。

●本物の証しギャランティカード

すべてのAVIREX製品には、偽物、類似品防止のために、ギャランティカード(保証書)がついています。正規取扱い店にてお買い求め下さい。



築城基地航空祭



Photos : Hiroshi Okamoto



9月18日〔日〕航空自衛隊築城基地において，航空祭が開催された。昨年に引き続き天候には恵まれず，午前中は天気がもったものの午後は雲が広がり，ブルーのフライトが中断され，外来機が帰投するころには本降りとなってしまった。

【写真上，左】 空自40周年記念塗装をまとった第304飛行隊のF-15J。機首下面を海に見立ててブルーに塗装し，イルカがジャンプしている様をデザインしている。尾翼の8空団マークもブルー。また，百里の訓練展示に参加したF-1記念塗装機(00-8249)も地上展示された。



↑ VMFA-232のF/A-18C。海兵隊からはVMFA(AW)-225のF/A-18DとVMFA-451のF/A-18A，VMA-311のAV-8Bなども参加した。



↑ 18WG/909ARSのKC-135R。コクピットやブーマー席も公開された。

小牧基地航空祭



今年は総演が11月に予定されているため，全体に早いスケジュールで開催されている航空自衛隊各基地の航空祭だが，9月11日には愛知県名古屋空港と同居する小牧基地の航空祭が開かれた。

小牧といえば国連PKOに参加する第1輸送航空隊第401飛行隊のC-130Hの基地として最近よくニュースに登場するが，今年の航空祭でもC-130Hが主役を演じ，キャンセルされた午前の飛行展示に替わって，午後には空自40周年記念塗装機（75-1077）を含めた3機でのフライトを行なった。

撮影：東條広之
　　　本杉政浩



↑　午後のフライトに参加したC-130H記念塗装機。
→　救難展示と高機動飛行展示を実施した地元救難教育隊のUH-60J（28-4555）と館山から飛来した海上自衛隊の姉妹機，第121航空隊のSH-60J（8237）。
↓　岐阜の飛行開発実験団から飛来したT-2（19-5170）の機首には航空祭のお祝いが書かれていた。







← 例年米海兵隊機の参加が多い小牧基地の航空祭だが，今年は海兵隊は1機もなく唯一米軍から参加したのは海軍VA-115のA-6E 2機（NF500，NF510）のみだった。同機は地元名古屋のファンクラブ"名古屋イーグルズ"の熱烈なラブコールにこたえて飛来したといわれており，最近ではあまり他基地の航空祭に参加しないA-6E（それもカラーマーキングの施されたCAG機）の展示に，中部，東海地方の航空機ファンは大喜びだった。

→ フライトラインに並んだ救難教育隊のUH-60J，MU-2Sの上空を，記念塗装機を先頭にした第401飛行隊のC-130H 3機がダーティコンフィギュレーションで通過する。





→ 午前中のフライトがキャンセルになり，フライトラインに並んだままの第5術科学校のT-1B。午後から2機が飛行展示を実施した。

↓ 5術校のT-1Bは百里で行なわれた航空訓練展示には参加していないが，同校所属機の機首にも写真の機体（35-5863）のように航空自衛隊40周年の記念文字が入れられていた。







9月17日、18日の2日間、沖縄県の米海兵隊普天間基地において、恒例のフレンドシップデーが開催され、基地が公開された。普天間のフレンドシップデーは例年9月の第3土、日曜日に開催されることが多いが、発表が遅く、なかなか本土から見に行くことが難しいイベントだ。

写真左はHMM-262（C）のAH-1W。同機は佐世保を母港とする強襲揚陸艦USSベローウッドに搭載されている。写真上はHMLA-367のUH-1N。

17th Annual 普天間基地オープンハウス
Futenma Friendship Days

Photos : Satoru Kuba/Naoki Hayashi

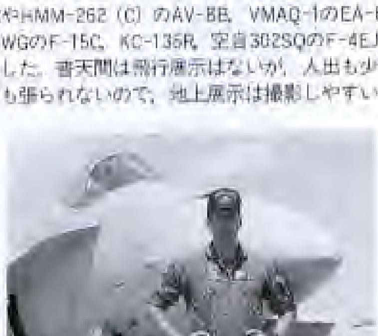




【写真上2枚】 HMM-262（C）のCH-53E（左）とCH-46E（右）。この2機もAH-1W同様、強襲揚陸艦搭載のために配備されている。



↙ VMFA（AW）-225のF/A-18DとVMFA-451のパイロットとF/A-18A（写真下）。これらのほかに、VMFA-232のF/A-18CやHMM-262（C）のAV-8B、VMAQ-1のEA-6B、米空軍18WGのF-15C、KC-135R、空自302SQのF-4EJ改などが参加した。普天間は飛行展示はないが、人出も少なく、ロープも張られないので、地上展示は撮影しやすいようだ。



航空ファンの夢が大空を駆けめぐる!

サンダーバーズ・ネリス空軍基地エアーショー 6日間 見学ツアー



魅せます!
USAで"巨大な翼"
サンダーバーズのすべてを!!

旅行代金 **¥155,000** (ツインルーム2人利用1人あたり料金 当社同様ツアー 65,000円)

月日	都市名	時間	交通	日程
/18 金	成田 発 ロサンゼルス	夕刻 午前	航空機 バス	空路、サンノゼ経由ロサンゼルスへ 着後、ロサンゼルス市内半日観光へ。 ロサンゼルス泊
/19 土	ロサンゼルス ロサンゼルス ラスベガス	終日 夜	航空機	終日、自由行動。 OP エアーコンバットアメリカ社 ファイターパイロット体験搭乗 空路、ラスベガスへ。 着後、ホテルへ。 ラスベガス泊
/20 日	ラスベガス	朝	バス	ネリス空軍基地へ。 エアーショーを見学。 夜、ディナーショー ラスベガス泊
/21 月	ラスベガス	終日		終日:自由行動。 OP グランドキャニオン観光 OP ガンツアー ラスベガス泊
/22 火	ラスベガス	朝	航空機	空路、サンノゼ経由帰国の途へ。
/23 水	成田			成田着。 〜お疲れ様でした〜

OP=オプショナルツアー別途料金

ツアーの特色

- サンダーバーズの本拠地ネバダ州のネリス空軍基地にて今年最後のラストショーを観戦。航空ファンの憧れF−15、F−16を目の前で体験!
- 市内観光では、グッズ販売のお店でショッピング。
- 終日自由行動の日は、現地にて各種オプショナルツアーをご用意。
- もちろん添乗員も大の航空ファンが同行致します。

■旅行期間 平成6年11月18日(金)〜11月23日(水)
■募集人員 15名様(最少催行人員)
■航空会社 アメリカン航空 他(エコノミークラス)
■添乗員 同行致します。
■食事 朝食3回、昼食1回、夕食1回(フラミンゴヒルトン・ディナーショー)付き
■ホテル ロサンゼルス ホリデーイン・ダウンタウンクラス
ラスベガス アラジンホテルクラス
■1人部屋利用追加料金 ¥12,000

'94新田原基地航空祭見学ツアー

東の三沢
西の新田原(ニュータバル)
本年最後の航空祭
JASDF40周年

●ツアーコース●

A. 往路パシフィックエキスプレス(大型高速新造船) 帰路航空機利用(コースNo.120-3103)

■出発日:12月2日(金) ■料金:大人・子供共 37,500円
■集合:川崎ターミナル 17時50分予定

日次	日程
1	川崎港(18:50) ━パシフィック エキスプレス(2等指定室・ベッド利用) 船中泊
2	宮崎港(16:20) ━ 宮崎(17:00) 宮交エアラインホテル泊
3	ホテル(07:00) ━ 新田原基地(航空祭見学・9:00〜15:00予定) ━ 宮崎空港(18:10) ✈JAS298✈羽田空港(19:40)

●食事条件:なし ●添乗員同行 ●最少催行人員30名 ●ホテル:宮交エアライン又は同等クラス

B. 往復航空機利用・知覧(チラン)・鹿屋(カノヤ)コース(コースNo.120-3104)

■出発日:12月3日(土) ■料金:大人・子供共 49,800円
■集合:羽田空港日本エアーシステム団体カウンター前 7時10分予定

日次	日程
1	羽田空港(08:10) ✈JAS371✈鹿児島空港(10:05) ━ 知覧特攻平和会館・見学と昼食(12:00)(13:30) ━ 梅池港 ━ 垂水港 ━ 海上自衛隊鹿屋航空基地史料館 ━ 宮崎(19:00) 宮交エアラインホテル泊
2	ホテル(07:00) ━ 新田原基地(航空祭見学・9:00〜15:00予定) ━ 宮崎空港(18:10) ✈JAS298✈羽田空港(19:40)

●食事条件:昼食1回 ●添乗員同行 ●最少催行人員20名 ●ホテル:宮交エアライン又は同等クラス

C. 往復航空機利用・宮崎滞在コース(コースNo.120-3105)

■出発日:12月3日(土) ■料金:大人・子供共 46,800円
■集合:羽田空港全日空団体カウンター前 11時予定

日次	日程
1	羽田空港(12:00) ✈ANA603✈宮崎空港(13:45) ━ 宮崎市内(14:30)、着後、自由行動(オーシャンドームシーガイヤ等でお過ごし下さい) 宮交エアラインホテル泊
2	ホテル(07:00) ━ 新田原基地(航空祭見学・9:00〜15:00予定) ━ 宮崎空港(18:10) ✈JAS298✈羽田空港(19:40)

●食事条件:なし ●添乗員同行 ●最少催行人員20名 ●ホテル:宮交エアライン又は同等クラス

●お申し込み・お問い合わせは、下記電話の航空デスクへ。
担当:西山、田中 迄

主催 YTS 読売旅行
〒104 東京都中央区銀座2-2-15
TEL.03-3567-8398
運輸大臣登録一般旅行業 第91号
日本旅行業協会正会員
一般旅行業務取扱主任者/石川真澄

READER'S REPORTS

〔このページの投稿規定についてはP.190を参照して下さい。〕

写真解説：石 川 潤 一
Text: Junichi Ishikawa



Photo : Satoru Kuba

← 9月11日，小雨を突いて嘉手納のR/W05Rを離陸するAFMC/412TW/417TSのC-17A。撮影条件が悪く，残念ながら垂直尾翼のラジオコールナンバーは判読できないが，エドワーズのAFFTC〈空軍飛行試験センター〉の所属機を表わす「ED」のレターは何とか読める。この機体は気象テストのため9日に飛来，翌10日には18WG関係者を乗せてデモフライトを行なっており，この日帰国した。機体は試験用だが，試験運用ということで操縦はC-17Aの実働部隊，437AW/17ASのフランク・バディアス中佐が行なった。C-17Aの来日は今回が初めてだが，間もなく17ASが初期作戦能力（IOC）を獲得するため，ミッションで横田や嘉手納へ飛来するのも時間の問題だ。

Photo : Yoshiharu Kuwana



← 9月25日，厚木に着陸するVFA-192のF/A-18C（NF310/163768）。Sta. 8には未知のポッドを搭載しており，写真では分からないが左翼のSta. 2にも同じものがある。この時期，海上自衛隊演習（海演）が行なわれており，このポッドは翌26日にもNF310とVFA-195のNF405（163765）が搭載（小写真参照）したことから，海演において仮想敵機を務めた可能性が高い。海演の仮想敵機といえば長年VC-5のA-4EやTA-4Jが務めていたが，同隊の解散によってCVW-5にお鉢が回ってきたことは充分考えられる。VC-5のスカイホークはAST-4と呼ばれる空対艦ミサイルシーカー・シミュレート・ポッドを搭載していたが，このポッドもそれに準ずるものではないだろうか？



Photos : Satoru Kuba

← 8月31日，嘉手納のR/W05Lに着陸するVA-52のA-6E（NL515/154161）。キティホークから展開，9月3日まで嘉手納で訓練を行なっていた機体で，Sta.1にMERを介して青く塗られたミサイル状のものが搭載されている。小写真は同じ日に撮影されたVF-111のF-14A（NL203）で，こちらは胴体下にTERを介して同様の物体を搭載している。ミサイルのような形をしているが，ランチャーでなくエジェクターラックに搭載されているので，発射ではなく投下する爆弾の類だ。先端にレーザー誘導爆弾のシーカー状のものがあり，またフィンの形も似ていることから，ペイブウェイIIレーザー誘導爆弾の弾道特性をシミュレートできる新型訓練弾ではないだろうか。

→ こちらも嘉手納に展開したCVW-15所属機で、これまでこのページでは紹介することのできなかったVFA-97のCAG機(NL300/162900)。本機については8月号P.44においてカラーで紹介しており、ブルーと白に塗られた垂直尾翼のマーキングがよく分かる。なお8月29日から9月3日まで嘉手納に展開したCVW-15所属機は、VF-51のF-14A 2機(NL103/104)、VF-111のF-14A 2機(NL203/205)、VFA-97のF/A-18A 2機(NL300/305)、VFA-27のF/A-18A 2機(NL403/405)、VA-52のA-6E 2機(NL505/515)の計10機。



Photo : Satoru Kubo

→ F-14AやF/A-18A、A-6EなどとキティホークからVAW-114のE-2C(NL600/164107)で、9月3日に離陸する際の撮影。上のNL300とこのNL600で、ヘリを除けばCVW-15のCAG機はすべて紹介したことになる。CAG機とはいっても、前胴側面の黒/オレンジ/黒のストライプと茶色のホックマークがフルカラーになっているだけで、流行りのマルチカラー・シェブロンなどはない。NL600はAPS-139レーダーを搭載したE-2CグループⅠに属するが、本機に次ぐ164108はAPS-145レーダーを搭載したグループⅡの1番機。



Photo : HORNETS 80/IKE

→ 続いてもCVW-15所属機で、9月21日に厚木のR/W19に着陸するVS-37のS-3B(NL703/160127)。この時期、キティホークを中核とする空母戦闘群は日本海を含めた周辺海域で訓練を行なっており、連絡用に使用されているらしく、主翼下に大型のカーゴポッドを搭載している。US-3A用に開発されたカーゴポッドはS-3A/Bでも運用可能で2.6㎥の容積を持つが、このような形状のため、満杯まで積むにはコツがいるようだ。なお、厚木には9月4日にNL700、撮影の前日、9月20日にはNL701が飛来している。



Photo : Yoshiharu Kuwana

→ こちらはCVW-15所属機ではないが、キティホークの随伴艦、CG-49ビンセンスに搭載されていたHSL-49のSH-60B(TX106/162330)。本機は7月号P.123で紹介したHSL-51のSH-60B同様、フラワーポットと呼ばれるESMアンテナを搭載している。ビンセンスは9月23～28日に小樽港中央埠頭に停泊、24、25日に一般公開された(撮影は25日)。小樽港にはこれまで、90年10月にFF-1070ダウンズ(HSL-33のSH-2F)とDD-985カッシング(HSL-43のSH-60B)、92年3月にCG-54アンティータム(HSL-45のSH-60B)が寄港している。



Photo : Yuichiro Kasamatsu



Photo : HORNETS'80/IKE

← 9月17日，嘉手納のR/W05Lに着陸する51FW/25FSのOA-10A（82-0651）。7月2日，3日の横田基地祭でも公開された機体で，51FWの司令機。9月号P.117では誤って82-0652の写真が掲載されており，51FWの司令機としては本誌初登場だろう。「OS」のレターとその下に書かれた「51FW」は白シャドー付きで，訓練のためか，機首にはペイブペニー・ポッド，主翼下にはサイドワインダーを搭載している。なお，垂直尾翼下部に増設された四角い電波高度計アンテナは，E-3のSATCOMアンテナでお馴染みのDM社製らしい。



← 9月23日，厚木に着陸するVQ-1のUP-3B（PR44/153433）。VQ-1にはUP-3A（00/150504）とUP-3B 2機（PR43/152727，PR44），計3機の「UP」が在籍しており，高官輸送に主に#00が使用される。そのため，#00は垂直尾翼を白く塗り星条旗を描いたVIP機のマーキングで，レターもない。UP-3Bも高官輸送にも使われるが，その用途はもっと広範で，最近になって垂直尾翼に「コウモリ」のマークが小さく記入されるようになった。この日，厚木ではHS-12の解散セレモニーが行なわれたが，本機の飛来はとくに関係ないようだ。



← 第2エンジンのプロペラをフェザリング，厚木へ緊急着陸するETD（高官輸送分遣隊）のUP-3A（150605）。太平洋艦隊総司令官（CINCPACFLT）ロナルド・ズラトパー大将を乗せ20日に来日，この日長崎へ向かったがトラブルで引き返してきた。大将は太平洋艦隊海軍航空軍（COMNAVAIRPAC）司令官ロバート・スパン中将からVRC-30のUP-3A（150526）を借り，長崎へ向かった。ハワイのバーバースポイントではVC-1が本機とVP-3A（149675），TP-3A（151376）を運用していたが，同隊の解散（92年9月30日）にともないETDが新編された。



← 9月6日，横田のR/W18に着陸する海軍のC-130T（165161/5345）。92年度に10機発注されたC-130T（164993/4998，165158/5161）の最終号機で，93年末に海軍予備航空軍艦隊兵站支援航空団（COMNAVAIRESFOR/COMFLELOGSUPPWING）へ納入されている。ただし，ノーマークでコールサインも分からないため所属飛行隊は不明。C-130TはVR-54を皮切りに，VR-48，VR-55に配備されており，4番目の飛行隊としてVR-62も訓練を始めている。1個飛行隊の定数が4機だから，165158/5161はおそらくVR-55の所属機だろう。

Photo : Satsani Saki

→　９月15日，嘉手納のR/W05Lに着陸するAETC/97AMW/56ASのC-5A（70-0453/0067）。97AMW所属機としては，57ASのC-141Bがしばしば来日しているが，C-5Aの方は機数が半分以下のため飛来は珍しい。写真ではそう大きくは見えないが，世界最大級の巨人機だけに垂直尾翼に描かれた槍と炎のマークは数mあり，間近で見たらかなりの迫力だろう。ATC〈航空訓練軍団〉から受け継いだ翼の生えたトーチを図案化したAETC（航空教育訓練軍団）のインシグニアは，機首側面だけでなく後部胴体側面にも描かれている。



Photo: HORNETS'60/IKE

→　９月17日，横田を離陸する33RQS det.のHH-60G（92-26404）。僚機（89-26209）とともに前日夜に飛来，この日三沢に向かったもので，ALQ-144赤外線ジャマーを搭載している。救難ヘリが２機揃って基地を留守にすることは珍しいが，日本周辺で訓練を行なっているキティホークに展開したのではないかという話が巷間伝わっている。また時期は必ずしも一致しないが，CVW-15/HS-4のHH-60Hが厚木のHS-14に移管されたという情報もある。空母から陸軍ヘリが運用される時代，空軍の救難ヘリが空母でミッションを行なっても不思議はない。



Photo: Satoshi Seki

→　９月18日，羽田に駐機する英空軍No.10 sqnのVC-10 C.1"GUY GIBSON VC"（XV102/832）。16日から19日まで滞在したハード英外相の特別機で，機首に給油プローブ，胴体背部に通信用アンテナが追加されている。小写真でも分かるように，エンジン取り付け部下にローラル・マタドール赤外線妨害装置が追加されている。また乗降ドアにはユニオンジャック，その前に飛行隊マークとニックネームが記入している。ちなみにガイ・ギブソンは，ランカスター爆撃機でダム攻撃を敢行，ビクトリア十字章（VC）を受けた大戦中の英雄。



Photos: Takahiro Oka

→　９月11日，関西空港に駐機するウガンダ政府のガルフIII（5X-UOI/345，exG-GIII）。７日に来日したウガンダのムセベニ大統領の特別機で，この日，羽田から帰国のため関空へフェリーされてきた。大統領は93年10月４日にも来日しているが（93年12月号P.121参照），この時の乗機はガルフII（5X-UPF/133，exN17583）。UPFは売却されて現在はN44UPとなっており，替わりに93年末に購入したのがUOIで，前オーナーはアラブコ社。一方，成田では８月31日から９月５日まで，マレーシア副首相のガルフIVSP（9M-TRI）が駐機していた。



Photo: Shingo Takahashi

AIRPLANES DIGEST No.71



NORTH AMERICAN F-86F“旭光”

●解説：櫻井定和
Text : Sadakazu Sakurai



Illustration : Mototaro Hasegawa

F-86F Sabre of JASDF 7th Wing 9th Fighter Squadron at Iruma AB in 1962.

航空自衛隊第７航空団第９飛行隊のF-86F。同隊は1961年２月１日，松島基地の第４航空団隷下に新編されたが，同基地に第７航空団が編成されるのにともない，同年７月15日，同航空団に編入された。翌年５月15日には入間基地に移動し，首都圏防空の任務につくが65年12月20日，７空団のF-104装備による百里基地移動とともに解隊した。このため同隊は活動期間が短く，記録されている写真も少ないことから，ファンの間でもなじみが薄い。機体のマーキングは，垂直尾翼に７空団の“7”を図案化した稲妻を，青と黒のシャドー付きで描いている。

ノースアメリカンF-86Fセイバー。航空自衛隊が付けた「旭光」という愛称より、「ハチロク」という呼び名で広く親しまれた戦闘機だ。ハチロクについては今までにも数多くの出版物があり、筆者自身もこれまでに数種類の雑誌に原稿を書き綴ってきた。またそれ以前にも多くの整備員やパイロットにインタビューをし、同機のことを尋ね聞いたことがある。その答えの大半は「あれほど素晴らしい戦闘機はない」というものだ。ほかに比べる機体がないのか、または乏しいのか分からないが、ハチロクに対する悪態というものはおどろくほど皆無だった。強いて言えば火力と推力に乏しいということが朝鮮戦争当時から、言われているぐらいだろうか。今日の目から見れば、脆弱な電子機器、搭載レーダーなどはなく、射出座席はゼロ-ゼロ式でもない。サバイバビリティも決してよくはない。エンジンも年代物で推力不足。武装搭載量も少ないなど欠点を上げれば切りがないだろう。しかし、本機が供与された1955年当時はまだバリバリの第一線戦闘機で、現在のF-15Jイーグルに匹敵するほどのものだったことは間違いない。今回、航空自衛隊創設40周年ということもあり、F-86Fの歴史を紹介していくが、その歴史はまさに航空自衛隊の歴史であるといっても過言ではないと思う。機体解説というハード部分は数多くの書物で紹介されているので、ここでは航空自衛隊とF-86Fとの歴史を紹介していこう。

F-86F、空自に供与

航空自衛隊が装備したノースアメリカンF-86Fセイバーは、MSA(Mutual Security Act：相互安全保障協定)供与によるものと三菱重工業にてライセンス生産したものとがあり、その機数は総計で480機に達する。単機種でこれだけの装備数を達成したのは航空自衛隊にとって初めてであるし、今後もまずないことであろう。

航空自衛隊は自国の防空戦闘機としてF-86Fを自ら選択したのではなく、アメリカからの供与という形態を取り、採用したものである。このため、現在のように事前に機体に関する細かな調査や審査といったものは行なわれておらず、朝鮮戦争での活躍や在日米空軍の装備機として知られていたものの、実際に機体を手にするまではF-86Fの実態は知りえなかった。

航空自衛隊が発足したのは1954年7月1日のことだが、日本には早くもジェット機の国産化に関する日米協議が開催されている。しかし、実際に機体を装備したのは1955年10月になってからで、最初のF-86F 9機(#401～#409)が引き渡されている。その後、翌年までに171機のF-86Fが供与され、戦闘飛行隊を編成することとなる。しかし、最初に供与されたF-86F (#401～#430)は、同じF型でもブロックナンバーが-25/-30であり、その後の-40と比べ運用面で戸惑いがあったという。操縦席の計器のレイアウトも異なり、飛行感覚も違っていた。また、主翼はスラット付きではなく、固定の6-3ウイングであり、主翼前縁には境界板が設けられていた。このため、航空自衛隊ではF-86Fの機数が整ったのと、需要と供給のバランスを保つために、この-25/-30の機体とシリアルナンバー#536～#580の機体を千葉県の木更津にある第1補給処内に格納することとなった。

ところで三菱重工業において300機におよぶF-86Fのライセンス生産が決定していたが、機体は装備されてもそれを整備したり操縦する、整備員やパイロットが完全に不足していたのも事実であった。編成まもない航空自衛隊の隊員の多くは、旧軍出身者が大半を占めており、当時行なわれていたアメリカ式の教育についていけない者も多かった。技量などは優秀でも、語学教育でエリミネートされる隊員もあり、その中には歴戦の名パイロットも少なくなかったのである。

最初のF-86F高等操縦課程の学生がアメリカにて教育を受けるべく渡米したのが1955年8月12日で、約半年間、F-86Fについての教育が実施されているが、語学ではずいぶん苦労したということを当時のメンバーのひとりから聞いたことがある。

1955年12月1日に静岡県浜松基地にて航空団が発足、同月15日には福岡県築城基地にて移動訓練を開始している。これは浜松基地の改修工事のためであった。浜松は終戦まで日本陸軍航空隊が使用しており、その後米軍が管理していたが、ジェット戦闘


Photo : T.Kosaka

うっすらと雪が積もる千歳基地のエプロンに並ぶ第2航空団の第3、第4飛行隊機。


Photo : Hiroshi Kuono

1964年1月6日、健軍飛行場（現熊本空港）に不時着した第5航空団所属のF-86F



M3機関砲に銃弾を装填する風景。搭載弾数は最大300発となっている。

機を運用するには施設の整備・改修が必要であったため，航空団は移動訓練という名目で人員を築城基地へ移したのである。当時の築城は1953年に終わった朝鮮戦争の後方基地として米空軍が使用していたため，戦闘機を運用するにはまったく支障がなく，航空自衛隊の基地の中では施設等も充実していた。

F-86Fの供与機もすでに築城基地に搬入されており，第1飛行隊と第2飛行隊を1956年1月10日付で編成している。どちらの飛行隊もパイロット養成（FC課程）の任務に従事していたが，第2飛行隊はその後，第1飛行隊に吸収されている。飛行隊マークは黄と黒の市松模様を採用しており，第2飛行隊では垂直尾翼にこのマークのほかにシェブロンを入れていたこともあった。また，垂直尾翼や胴体に各飛行隊のマークを入れた機体も初期のころに確認されているが，これらのマークについてはいずれ機会を改めて紹介したい。

第1飛行隊はその後1979年のFC-155期までパイロット養成を行なっていたが，このうちFC-109，-110，-113は松島基地にて編成された松島派遣隊が担当していた。松島派遣隊は，浜松の第1飛行隊でのパイロット養成任務が満杯になったため，1971年6月に解散した第5飛行隊の機材を受け継いで，7月1日に編成された飛行隊である。しかし，編成間もない松島派遣隊に大事故が発生する。7月30日，訓練中のF-86F 2機のうち1機が，東京へ向けて飛行中の全日空ボーイング727-200に岩手県雫石町上空で空中衝突し，自衛隊機パイロットはベイルアウト，全日空機は乗員・乗客全員が死亡したのである。一般に雫石事故と呼ばれるこの事故により，自衛隊は訓練飛行を約2ヵ月間停止することになった。松島派遣隊は，1973年8月まで松島にてパイロット養成任務に従事していたが，この事故は航空自衛隊にとって消しさることのできない大事故として記録されるものである。

話が前後するが，第1，2飛行隊が編成された1956年にはまだF-86Fの操縦教育は国内では行なわれておらず，第1期戦闘機高等操縦課程（FW）の教育が開始されたのは2月13日になってからである。しかし，機体維持のための訓練飛行は米空軍の手によって築城基地で実施され，また整備員教育も前年の10月から行なわれており，着実に歴史の歯車は動き出していた。

F-86F国産化開始

3月31日にはF-86Fの国内における第1次製造組立に関する契約が三菱重工業との間で締結されており，70機がライセンス生産されることになった。そして翌月には第2次製造組立に関する日米協議が開催されている。F-86Fの国産化にともなう出資金は，日本政府が54%，アメリカ政府が46%をそれぞれ分担している。敗戦国であり，GNP生産率も低かった日本には眼の飛び出る金額で，当時の価格で1機あたり約1億2,000万円という高価な代物であった。

日本におけるF-86Fの最初の機体はノックダウン生産であり，パーツの大多数がアメリカのノースアメリカン社から送られてくるものを，三菱重工業小牧南工場にて組み立てるというものであった。終戦後10年という大きな空白期間があり，航空産業はまだまだ技術的に立ち遅れていたため，当時第一線機だったF-86Fのエンジン，電子機器といった中身はアメリカに頼りきっていた。ちなみに，このとき学んだものの中に，品質管理と生産管理という大きな収穫があったという。ビスやナットに至るまで，F-86Fの部品などのパーツ管理は徹底しており，粗悪品の除去や製品の保管という現在ではあたり前となっているノウハウを学んだ時期でもあった。第2次生産分は110機が作られたが，このうち33機がノックダウン方式で組み立てられ，77機分は一部国産部品を使って生産されている。この時点の国産化率は約32%とされていた。第3次生産分では国産化率は約半分の48%までに達し，120機のF-86Fが生産されている。本機の国内生産部品は以下に上げる協力会社が主に部品生産を担当したが，搭載エンジンは国産化されず，ジェネラル・エレクトリック社にて生産されたものを使用し，オーバーホールは石川島播磨重工業にて行なわれた。協力会社は三菱電機㈱，島津製作所，住友精密機械㈱，北辰電機㈱，ダイキン工業㈱，東京航空計器㈱などがあり，三菱重工業が機体の組み立てを統括して実施している。

航空自衛隊に納入されたF-86Fの国産機



小牧基地に着陸するRF-86F。まだ，シリアルはF-86F時代のままとなっている。

と供与機は、すべて三菱重工㈱にてIRAN（アイラン）と呼ばれるオーバーホールが実施されている。IRANは、通常約3年間隔、または飛行時間800時間を超えた機体に対して行なわれるもので、分かりやすくいえば車の車検制度のようなものだ（車検よりは徹底し、分解検査が行なわれている）。このほかに各航空団で事故などにより修理不能となった機体も三菱重工㈱に送られてくる場合もあった。

IRANに入った機体の中でそのつど各種改修作業を受けたものがある。たとえばタカンの装備、サイドワインダーの搭載、射出座席の改修等である。もちろんこれらは全機に対して実施されたものではなく、飛行隊の分類によってそこに所属するF-86Fに実施されたようだ。

F-86Fも第一線機から退き、支援飛行隊として運用された1970年代には機体もだぶつき気味となり、簡易IRANというものが実施されている。これは今までのように機体全部に対して行なわれるものではなく、主要部分のみに行なわれたものだった。

F-86F飛行隊の編成

航空自衛隊では当初、要撃飛行隊を約20個編成することを予定していたという。しかし、基地の立地条件や予算等の事情により現在のように10個飛行隊編成となったのだが、これらのほかに現在、支援飛行隊として3個飛行隊がある。F-86F飛行隊でも第1、2飛行隊がパイロット養成のための教育飛行隊、第3、5、6、8飛行隊は戦闘爆撃隊として、第4、7、9、10飛行隊が要撃飛行隊として編成された。現在は第3、6、8飛行隊がF-1飛行隊として現存している。なお、解散した第4飛行隊は第303飛行隊、第7飛行隊は第21飛行隊、第9飛行隊は第305飛行隊、第10飛行隊は第304飛行隊のルーツでもある。



浜松基地に進入する第1飛行隊所属のF-86F。垂直尾翼帯は整備小隊を表わすもの。

F-86Fが揃い始めた航空自衛隊も飛行隊建設が進み、移動訓練を終え航空団が築城から浜松に戻ったのが1956年8月24日のことで、すでに供与機の大半は自衛隊側に納入されており、同基地や木更津基地にはF-86Fが数多く保管されていた。10月には航空団を第1、第2航空団とし、第2航空団隷下に第3飛行隊を編成している。これで、F-86F飛行隊も3個となったが、依然としてパイロットと整備員の定数を満たしていなかった。そんな矢先の1957年1月9日、F-86Fの大事故が発生する。編成間もない第2航空団第3飛行隊所属のF-86F 2機（#494、515）が、天龍川上空で空中接触を起こし墜落してしまう。パイロットの指宿正信1佐はこの事故にて殉職する。指宿1佐は当時、第3飛行隊隊長として在職中であった。

1957年2月1日、第1航空団と第2航空団隷下に新たな飛行隊がそれぞれひとつずつ編成されている。第1航空団隷下には第5飛行隊、第2航空団隷下には第4飛行隊である。これにより第1航空団は第1、2、5飛行隊の3つの飛行隊を持つというビッグスコードロンとなり、浜松基地も5個飛行隊が在籍していたほか、実験航空隊も同居していたことからエプロン地区にはF-86Fがビッシリと並ぶ姿が見られ、並びきれない機体は格納庫横にまで置かれていた。このため、3月には実験航空隊が浜松から岐阜へ移動することとなる。もともと実験航空隊は各種機体の受領飛行なども担当していたため、浜松よりは岐阜の方が任務遂行には都合がよかった。また、第2航空団も浜松から千歳へと移動することとなる。

5月1日、第2航空団の先遣隊が浜松を出発し、20日には本隊のF-86F 10機、T-33A 2機がこれに続いている。しかし、この移動時に大事故が発生してしまう。千歳上空の天候悪化により2機のF-86Fは、苫小牧と千歳にて墜落し、乗員1名が殉職している。

千歳基地に移動した第2航空団の第3、第4飛行隊は北部航空方面隊の所属となり、垂直尾翼に第2航空団を表わす2本の帯を入れ、胴体には同方面隊の「North」を意味する“N”をアレンジした帯を描いている。また、機首部分は第3飛行隊が赤い色を、第4飛行隊が黄色い色を塗装して飛行隊ごとに機体を区別した。第2航空団が千歳に移動した当時、同基地には米空軍第335飛行



Photo : KOKU-FAN

阿蘇山上空をタイトな編隊で飛行する第8航空団第6飛行隊のF-86F。

隊が駐留していたため，訓練で相互の協力があったようだ。

1962年，第3飛行隊は千歳にF-104飛行隊が編成されるため，宮城県松島基地へ移動して第4航空団隷下となるが，1964年の改編により第81航空隊隷下に入り青森県の八戸基地へと移動する。その後，八戸基地から三沢基地へ移動し，1978年に第3航空団に編入され現在に至っている。この間使用機をF-86FからF-1へと改変している。

一方，同じ第2航空団隷下の第4飛行隊は，千歳から小松基地へ移動して第6航空団隷下に入っている。部隊は基地近くの白山の護り神である龍にちなみ「ドラゴン」のコールサインを使用していた。飛行隊は1977年6月に解散しているが，整備員の多くはF-4EJのOJT教育を受け，そのまま第303飛行隊に移っている。現在も同飛行隊がドラゴンマークを使用しているのはこのためである。

第5飛行隊は浜松基地から松島基地へ移動し，1958年に第4航空団隷下に入り，翌年からはFC課程の教育を開始することとなる。当時松島基地はT-6テキサンでの中等操縦課程が行なわれていたが，F-86Fの導入により，滑走路やエプロン工事が1958年6月まで実施されていた。第5飛行隊が正式に第4航空団隷下に入ったのは11月のことであったが，12月下旬には団マークが設定されている。このマークは数字の「4」をデザイン化したもので，第5飛行隊は赤をスコードロンカラーとして採用した。飛行隊は解散する1971年まで松島基地をホームベースとしていた。

F-86F飛行隊の第6番目の飛行隊，つまり第6飛行隊は，千歳の第2航空団隷下に編成されている。部隊は第3，第4飛行隊の現有戦力の中から第6飛行隊要員を選出し，それに補充隊員を加えてどうにかかたちを整えたものであった。それでも1959年8月1日にはF-86F 21機とT-33A 2機をもって，無事編成を完了しており，初代飛行隊長として鶴田 茂2佐が着任している。編成された第6飛行隊は，隊員の大多数がF-86Fの操縦課程を終了したTR要員であったため，飛行隊のレベルアップは隊員にとって急務であった。しかし，編成まもない飛行隊にとって不幸だったのは初代隊長の鶴田2佐を事故で失ってしまったことである。また，飛行隊は北海道の千歳基地から宮崎県の新田原基地へ移動することとなった。約1ヵ月におよぶ移動スケジュールをひとつずつ消化していくもので，これは飛行隊にとってハードなものであり，飛行隊長を事故で失った痛手は大きかった。それでも隊員の努力により機体は最終日の



Photo：KOKU-FAN

第501飛行隊所属のF-86F。飛行隊では18機のRF-86Fと少数のF-86Fを保有していた。

1959年12月27日にF-86F 19機とT-33A 2機をもって移動を終了し，新田原基地の第17飛行教育団の指揮下に入っている。現在は国産初の戦闘機F-1をもって，築城基地をホームベースとしているのはよく知られている。しかし，このころまだ第6飛行隊は第2航空団所属であり，胴体には北部航空方面隊を示す"N"をかたどった帯と，第2航空団の2本の帯を描いていた。第6飛行隊は新田原基地に司令部を置く予定の第5航空団の指揮下に入るべく移動したものの，航空団の編成は翌年の4月まで待たなければならなかった。航空自衛隊は松島基地にて編成された第7飛行隊を新田原基地に移動させ，第6，第7飛行隊の編成により第5航空団を正式に発足させるつもりであった。このため，第7飛行隊は隊員の多くを九州出身者で固めたが，いざ移動というときになって中止命令が下っている。第7飛行隊は1960年2月1日，川上次郎2佐を隊長として編成された。それより前の1959年12月1日，第5航空団は松島基地にて編成され，その指揮下に，第7飛行隊が産声を上げたわけだ。しかし，その年度の防衛二法により，第5航空団は予定どおりに新田原基地に移動したものの，第7飛行隊は松島基地に残ることとなってしまった。このため，同飛行隊は第4航空団隷下となり以来17年，松島基地をベースとしてその足跡を刻むこととなる。最初は戦闘飛行隊として任務についていたが，1973年8月から中部航空方面隊所属から教育集団隷下に入り，戦闘操縦課程教育（FC）を開始している。教育任務は1977年7月まで担当，FC-145までの教育を実施した。その後は国産超音速ジェット練習機T-2を装備した第21飛行隊に引き継ぎ，現在も戦闘操縦課程教育を行なっている。

第8飛行隊は1960年6月16日，松島基地の第4航空団第5飛行隊の中に編成準備室が開設されたことから始まる。飛行隊の人員・機材は第2航空団と第4航空団から集められ，整備小隊は第4航空団から編成されている。部隊は翌年の4月25日には石川県小松基地へと移動，その後は岩国，小牧と渡り歩き，現在は青森県三沢基地をホームベースに，国産の超音速ジェット戦闘機F-1を運用している。

第9飛行隊は埼玉県入間基地に展開していた飛行隊であったが，編成された期間が短かったためにあまり馴染みのない飛行隊でもある。編成は1961年2月に第4航空団隷下に編成され，主に第7飛行隊から発生した部隊であった。隊員も同飛行隊から数多く選出されている。所属はその後第7航空団となるわけだが，航空団の編成は約1年後のことで，飛行隊が入間基地に移動するのは1962年5月になってからである。入間基地は首都圏防空という大事な任務を与えられていたが，所属する戦闘機部隊は第9飛行隊のみであった。しかし，1965年には百里基地が開設され，第7航空団も同基地に移動し，F-104飛行隊編成によって第9飛行隊はわずか4年という短い部隊生命を閉じることとなる。

F-86F最後の飛行隊として編成されたのが第10飛行隊で，部隊は新田原基地の第6飛行隊の中に第10飛行隊準備室を開設したことにより始まる。編成は1962年1月18日に完了し，第5航空団は第6，第10飛行隊により編成を完結している。その後，このふたつの飛行隊はF-104飛行隊建設によっ

Photo：KOKU-FAN



松島派遣隊所属のF-86F。マークは１空団の市松模様と４空団の“4”を合わせたもの。

て新田原基地から築城基地へと移動することとなる。移動は1964年２月に第10飛行隊が最初に築城基地に降り立っている。その当時は第16飛行教育団が築城基地にて編成されており、T-33飛行隊とF-86F飛行隊とが同居する混成部隊となっていた。ただし、指揮系統は別もので、第10飛行隊は西部航空方面隊直属の戦闘機部隊であり、第16飛行教育団は飛行教育団所属である。その後、第16飛行教育団は解散し、第33飛行隊が編成されたが、これも築城基地が戦闘機部隊として生まれ変わることから、浜松の第１航空団指揮下に移動している。そして新田原基地から第６飛行隊が移動して、正式に第８航空団が完結する。この第８航空団もF-86F部隊として西日本防空任務に従事していたが、第10飛行隊は1977年３月に解散し、F-4EJ飛行隊として第304飛行隊にバトンタッチしている。また、第６飛行隊は現在使用機をF-1に機種改変しているが、現存する航空自衛隊の中でも歴史の古い飛行隊である。

このほかに実験航空隊と総隊司令部飛行隊がF-86Fを運用していた。実験航空隊は航空団創設と同じ1955年12月１日に浜松基地にて編成されている。F-86Fの受領は1956年５月より開始されているが、同飛行隊は国産機とIRAN終了機に対する受領飛行を担当していたため、F-86Fとの付き合いは比較的古くからあった。しかし、新編当時にはT-34AやT-28、T-6といったレシプロ機を数多く保有する部隊であった。実験航空隊が保有するF-86Fは、主に運用面のテストが繰り返され、国産の空対地ロケット弾の試験、ダートターゲット運用試験、集塵回収試験、サイドワインダー試射などに使用されたほか、チェイス機としてF-104JやT-1のテストにも参加していた。しかし、1973年ごろになるとすでにF-86F自体のテストは終了し、チェイス機としての任務も退くこととなり、岐阜からF-86Fの姿はなくなっている。

総隊司令部飛行隊は1956年に米空軍のジョンソン基地（現入間基地）内に準備室が開設されたところからスタートする。飛行隊にF-86Fが加わったのは1960年ごろで、５機が配備されていたようだ。その後ジョンソン基地の返還により、第７航空団の編成や偵察飛行隊の移動により、入間基地に所属するF-86Fの数は50機を超えることになる。総隊司令部飛行隊が保有するF-86Fなどの機体は、各部隊への連絡や総隊司令部のパイロットの技量維持等に使用されており、運用機数は常に10機前後を推移していた。のちに、偵察航空隊から外れたRF-86F ４機を受領して運用していたが、1979年にはこの機体も引退している。その後は各F-86F飛行隊から回された機体を受け入れていたが、1982年３月15日にF-86Fの最終運用式を行ない、その歴史に幕を閉じている。飛行隊はF-86Fの米国への返還作業も実施していたため、入間基地には数多くの機体が集められていた。返還機数は定かではないが、約80機前後といわれている。返還後は主に米海軍のチェリーポイントなどで無人標的機に改修され、QF-86Fとして使用された。

偵察航空隊第501飛行隊は、F-86FとRF-86Fを運用した部隊である。RF-86FはMAP（Military Assistance Program：軍事援助計画）機として供与された機体の中から-25と-30の機体18機を選び出し、機首下面部分に偵察用カメラを装備した写真偵察機であり、世界的にも特異な機体である。部隊は宮城県松島基地にて1961年12月に編成されたが、翌年には入間基地に移動し、1974年にRF-4Eが配備されるまで第一線の写真偵察機として活躍していた。

機体の改修はF型の-25/-30供与機の中から18機に対して行なわれ、機銃６門を取り外し、左右の弾薬室部分にK-22カメラを搭載している。また、操縦室部下面胴体にはK-17カメラを設けている。カメラの搭載により、機首部分のバランスが崩れたため、740lbのバラストを積むこととなった。また、これらの改修にともない以前から問題となっていた主翼部分の規格も-40のものに変更されている。

外見上は前部胴体側面と下面部分にカメラを搭載したために生じたフェアリングが特徴であり、機銃を搭載していないため、威嚇のためにガンパネルに銃口のペイントを施しているのがユーモラスであった。飛行隊では1972年２月16日、築城基地を飛び

Photo：KOKU-FAN



航空自衛隊最古の歴史を有する第３飛行隊は、1956年10月に編成された。

立ったRF-86F（#414）とF-86F（#944）が空中接触して墜落するという大事故の記録があるが、その後のRF-86F／F-86Fに関するものはない。司令部が入間基地から百里基地へ移動し、入間基地は分遣隊として4機のRF-86Fにて運用されていたが、1977年にはそれを終了している。

機体の格納と返還

F-86Fが航空自衛隊に供与された時には需要と供給のバランスが釣り合わず、多くの機体が格納されることとなった。格納は初期に実施されたものと、寿命延命のため後期に行なわれたものとがある。前者は供与された180機のすべてが同型のF型であったが、その中で最初に供与された30機のみが-25/-30というブロックナンバーを持つ機体であった。外観上での相違は、主翼部分が6-3ウイングのままで、主翼前縁にスラットが固定されているタイプである。また、コクピットの計器やレイアウトも異なっており、航空自衛隊としては取り扱いに苦慮していた機体でもあった。このため、機体を第1補給処に格納しているが、このほかに75機の供与機が格納されていた。これらの機体は国産機の生産も進み、だぶつき始めたために保管を余儀なくされたものであった。アメリカから供与された機体は木更津基地で引き渡しを受けていたが、それが部隊へ配備されることなくそのまま格納されることとなったのである。このため1959年2月にアメリカ軍事援助調査団からの返還要請によって、格納機の中から45機が返還される処置が取られている。これらの機体は書類上では航空自衛隊シリアルナンバー#536～580で、機体自体にシリアルナンバーや国籍マークが描かれていたかは不明であるが、ノーマークだった可能性が高い。



Photo : KOKU-FAN

第7飛行隊は当初、九州へ配置される予定だったが、松島基地から出ることはなかった。

その後、1964年にも同様な返還要請がアメリカ軍事援助調査団からあり、15機のF-86Fを引き渡している。

最初の供与先行機であった#401～#430のF-86Fは、写真偵察機RF-86Fに改修し再使用することとなった。格納されていた先行供与機は事故等で失われた2機を除いた28機であり、その中から程度のよい機体18機が岐阜、三菱重工㈱小牧南工場に運び込まれている。その後これらの機体はRF-86F偵察機として第501飛行隊を編成し、約20数年にわたり使用されることとなる。また、残った先行供与機は、展示機として各空自基地のゲートガードや、民間へ貸し出され広報面で活躍した機体も多かった。

1960年代後半に、29機のF-86Fが岐阜の第二補給処に格納されている。これらの機体は今後の機体の消耗に対処するためのものだが、1977年～79年ころまでにこれが解除されてF-86F飛行隊に配備されることとなった。もちろんこのころはF-86F飛行隊といっても第6飛行隊と第8飛行隊、総隊司令部飛行隊のみであった。とくに第6飛行隊に集中的に配備されたようで、機体は機首に7㎝の赤い帯を描いていた。これはG制限を示すものであり、5G以上をかけてはいけないという意味であった。ほかの飛行隊ではウインドシールド下の胴体部分にG制限を示すためディグロウのテープが張られていた。

F-86Fを最後まで使用していたのが、第1、3、6、8飛行隊であったが、それら装備機の多くはスクラップとしての運命を辿ることとなる。また、一部がアメリカへ返還されているが、正式な機数は不明であり、また返還されたシリアルナンバーも完全には分かっていない。一部は横田基地やカデナ基地でゲートガードとして展示されているが、多くはアメリカ本土に送られ、標的機に改修されQF-86Fとして運用されている。返還機の中には、ブルーインパルスに所属していた機体もあり、そのままの塗装で一時期ポイントマグーのオープンハウスなどで展示されたこともあったが、現在はすでに標的として使用されたことだろう。

以上のように現在の航空自衛隊の礎を築いた本機であるが、すでに日本国内では、その姿を展示機以外に見ることはできない。また、その多くは完全な姿ではないのが残念である。「ハチロク」という言葉も航空機ファンの口から出なくなってから久しくなる。

読者諸氏もどこかの航空祭などでゲートガードとなっているF-86Fの姿を見つけたら、久々に挨拶を交わしてみてはいかがだろうか。



横田基地に展示されている空自返還のF-86F。塗装は51FIW司令ミッチェル大佐搭乗機。

“ハチロク” Photo Album

●写真解説：櫻井定和
Photo Caption: Sadakazu Sakurai

→ 築城基地に並ぶF-86F先行供与機の列線。これらは同じF型でも主翼部分が6-3ウイングとなっていたため，訓練に支障をきたすという判断から，その後28機が格納されることとなる。しかし，写真偵察機を装備するため，この先行供与機を改修することとなった。主な改修点は，前部胴体に積まれているM3機関砲を撤去し，新たにK-17，K-21カメラを搭載した。この時，主翼も-40と同様に改修されている。



Photo：KOKU-FAN

Photo：KOKU-FAN


← 最初に編成された航空団は，築城基地に移動訓練を開始してF-86Fを受領した。機体にはすでに航空団を示す黒と黄の市松模様の帯が入っている。また，手前#404の後部胴体には米空軍のバズナンバーを消した跡が見えている。ちなみに#404のs/nは52-4684である。なお，本機はその後RF-86Fに改修されている。2番目の#427は，数年前まで岐阜基地に展示されていた。なお，現在の展示機もナンバーは#427だが，実際は別の機体である。

→ 千歳基地にて翼を休める第2航空団第3飛行隊所属のF-86F #713。機首は第3飛行隊スコードロンカラーの赤で塗装されている。胴体の帯は北部航空方面隊を示す“N”をデザインしている。帯は黄でアウトラインは赤。なお，本機は1957年に航空自衛隊に納入されて以来第3飛行隊に所属していたが，1961年4月に事故により失われている。

Photo：KOKU-FAN




Photo : Hiroshi Kumazawa

← 岐阜の実験航空隊に所属していたF-86Fで，主翼パイロンには集塵ポッドを装着している。現在はF-4EJやT-4にてこの任務が実施されているが，それまではF-86Fの仕事であった。先端の穴から大気を収集し，中にあるフィルターに付着した塵を採取するもの。



Photo : KOKU-FAN

→ 小牧基地に着陸するF-86F #522。三菱重工㈱におけるIRAN後のテスト飛行時のものであるが，機首のシリアルナンバーが描かれていない。また，機体にはまだ銀塗装が施されておらず，ジュラルミン地のままとなっている。本機は航空自衛隊に配備後，第1航空団，第4航空団，第8航空団などに所属していたが，1975年には用廃となっている。

oto / TOHO Co.



← 1964年の東宝映画，「今日も我れ大空にあり」用のスチール写真だが，この作品はF-86Fファンにはたまらない作品であった。4名の若きパイロットと老齢な教官パイロットが当時の新鋭機F-104Jパイロットを目指すために訓練に明け暮れる。物語のクライマックスは嵐の中を浜松から千歳へ向かう際のもので，写真は燃料ギリギリで暴風雨の中，千歳に着陸したF-86Fの雄姿。このあと，同様に燃料のなくなった僚機が次々と着陸するために，タグにて滑走路上の機体を撤去している。模型を多用する日本映画の中で，実機を使用した珍しい作品だった。



Photo : KOKU-FAN

↑　3機編隊で離陸する第1航空団第1飛行隊のF-86F。第1飛行隊は，部隊編成から解散までの間，一貫して戦闘機操縦課程を担当した部隊である。浜松基地はF-86Fパイロット教育のメッカであり，数多くのF-86F飛行隊もこの地で誕生している。また，アクロバットチームのF-86Fブルーインパルスのホームベースでもあった。現在もブルーインパルス塗装の#960が大切に保存されている。

↓　入間基地をタキシングする第501飛行隊のRF-86F。同隊は松島基地にて1960年12月に編成されたが，翌年には入間基地に移動している。その後，RF-4E導入まで航空自衛隊唯一のジェット写真偵察機として第一線で任務に従事していた。しかし，装備品の老朽化により最後の4機が総隊司令部飛行隊に引き渡され，偵察機としての任務を終了している。写真の#409は，1975年に引退しており，筆者は東京のデパートでバラバラになった本機のパーツ（射出座席とキャノピー）が展示即売されていたのを見たことがある。

Photo : Norio Inoue





Photo : Tasaki Hoshino

→　浜松基地のエプロンをタキシーアウトする第１飛行隊のF-86F #819。胴体と主翼は赤で塗装されている。これは訓練時に仮想敵機役を務めるためである。ただ，銀塗装の上から下塗りをせずに塗装したため，少し黒ずんだ赤となっている。この塗装を施した機体は本機のほかに#756，#779，#995などが確認されている。なお，この塗装以前にディグロウ（黄色に近い）の帯を胴体に入れた仮想敵機塗装も確認されている。



Photo : Mikio Ohshima

←　小松基地に着陸する第４飛行隊のF-86F #529。キャノピーが開放状態になっているが，これは多分，テスト飛行の一環と思われる。各飛行隊ではIRAN以外にも50時間，100時間点検というものが実施されているが，写真はその定期点検飛行時を撮影したものだ。第４飛行隊は部隊編成以来，18年間無大事故を記録する飛行隊で，その業績はアメリカ空軍の機関誌「セイフティーフライト」にも紹介され，第５空軍司令官からも表彰されている。これは現在も第４飛行隊メンバーだった隊員の誇りとしているところ。

Photo : KOKU FAN



←　小牧基地をタキシングする第３航空団第８飛行隊のF-86F #996。垂直尾翼に描かれたシャチのマークは名古屋城のシャチホコをデザイン化したもので，第８飛行隊以前のF-86D飛行隊であった第101，102，105飛行隊にも描かれていた。D型の用廃で手薄となった中部方面防空のため岩国基地から第８飛行隊が小牧へと移動することとなった。第８飛行隊は部隊編成時から浜松，千歳，小松，岩国，小牧へと移動し現在は青森県の三沢基地をホームベースとしている。



Photo : KOKU-FAN

↑ 国産最終号機の第８航空団所属のF-86F（12-7000）。前部胴体には#000の数字が描かれている。第８航空団では本機のほかに#444，#888，#999といったトリプルナンバーのF-86Fを保有しており，後期には#777も在籍している。これは航空自衛隊が保有したF-86Fのすべてのトリプルナンバー機を保有したことになる（#555というF-86Fもあったが，本機は使用されることなく米国へ返還されている）。本機は退役後，保管を強く希望する声もあったが，スクラップとなってしまった。

Photo : Naoyuki Itoh

↓ 三沢基地のエプロンに並ぶ第81航空隊第３飛行隊のF-86Fの列線。垂直尾翼の２本の帯は第２航空団所属時代の名残で，赤は同飛行隊のスコードロンカラーである。同飛行隊は現在，F-1飛行隊として北部航空方面隊に所属しているが，近年の戦技競技会ではF-86F時代の２本の帯が復活している。





← 三沢基地をタキシングする第3航空団第8飛行隊のF-86F #735。第3航空団は，防衛二法の国会通過を待って小牧から三沢へと移動し，第3飛行隊を隷下に加えている。当時，第3飛行隊はF-1への機種改変を実施していた。垂直尾翼のマークは飛行隊マークではなく，第3航空団を表わすもので，青森県のかたちと数字の「3」をデザインしたもの。その後，第8飛行隊もF-1に改変されたため，マークは第3飛行隊が赤，第8飛行隊が黄を使用した。なお，現在は各飛行隊ごとのマークが描かれている。

Photo : Sadakazu Sakurai

→ 三沢基地に射爆訓練のために飛来した第8航空団第6飛行隊のF-86F。この機体は格納解除機で，1967年ごろに第2補給処にて格納されたもので，1977年から出てきた29機のうちの1機だ。機首にはG制限を示す赤い帯が描かれているのが分かる。これは5G以上のGの禁止を示している。なお，本機はその後入間の総隊司令部飛行隊に配備され，1982年には用途廃止処分となっている。

Photo : Sadakazu Sakurai



→ 入間基地のエプロンに並ぶ総隊司令部飛行隊のF-86FとRF-86F。F-86Fは格納解除機で，キャノピー下にG制限を示すディグロウのテープが貼られている。また，手前のRF-86Fは偵察航空隊第501飛行隊から放出された4機（#401，#421，#425，#428）のRFのうちの1機である。コクピットのカメラ操作パネルの一部は取り外されていたが，機首部分に搭載されていたK-17，K-22カメラはそのまま残されていた。なお，本機も1979年には用途廃止処分となっている。

Photo : Sadakazu Sakurai



航空自衛隊F-86F塗装図

作図：櫻井定和

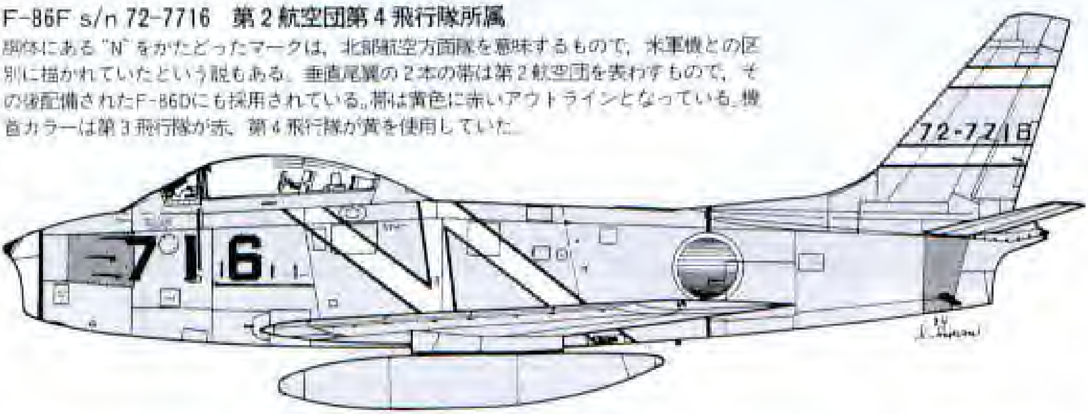
F-86F s/n 62-7473　第1航空団第1飛行隊所属

アメリカより供与された直後のもので，無塗装の上に胴体には黒／黄／黒／黄の帯が入っている。第1航空団のマークはすでに築城基地に移動したときにはペイントされていたようだ。また，アンチグレアも黒く塗られた機体も確認されているが，これも早々になくなっている。



F-86F s/n 72-7716　第2航空団第4飛行隊所属

胴体にある"N"をかたどったマークは，北部航空方面隊を意味するもので，米軍機との区別に描かれていたという説もある。垂直尾翼の2本の帯は第2航空団を表わすもので，その後配備されたF-86Dにも採用されている。帯は黄色に赤いアウトラインとなっている。機首カラーは第3飛行隊が赤，第4飛行隊が黄を使用していた。



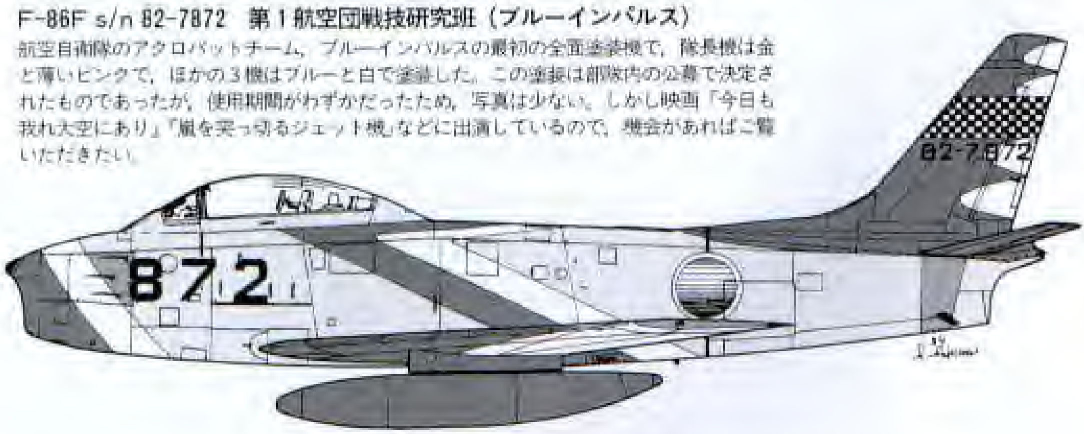
F-86F s/n 92-7906　第4航空団第5飛行隊所属

胴体に第4航空団のマークと帯，垂直尾翼にも同様の塗装がなされている。これは松島基地の航空祭用に塗装されたものであるといわれている。色彩は白地に赤で塗られていた。ラダーにあるクラブの塗装は，整備小隊を表わしているもので，このほかにハート，スペード，ダイヤなどがあった。



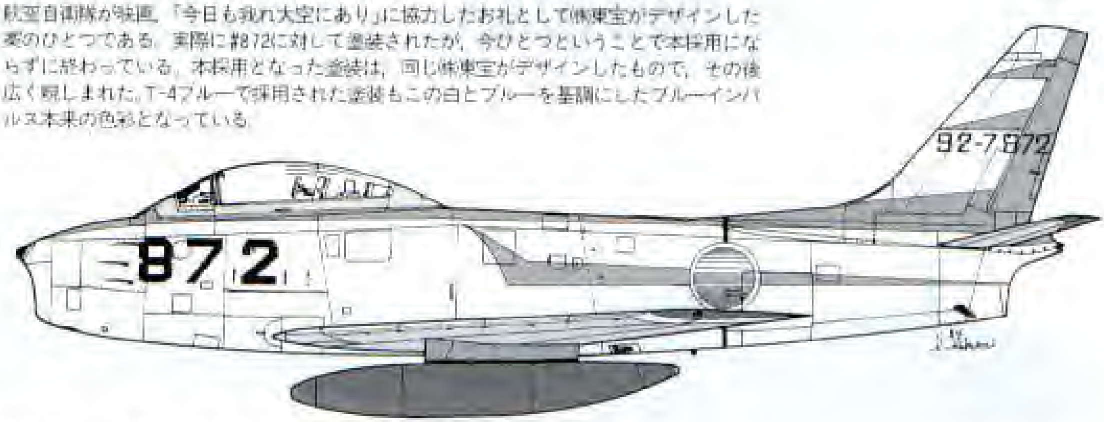
F-86F s/n 82-7872　第1航空団戦技研究班（ブルーインパルス）

航空自衛隊のアクロバットチーム，ブルーインパルスの最初の全面塗装機で，隊長機は金と薄いピンクで，ほかの3機はブルーと白で塗装した。この塗装は部隊内の公募で決定されたものであったが，使用期間がわずかだったため，写真は少ない。しかし映画「今日も我れ大空にあり」「嵐を突っ切るジェット機」などに出演しているので，機会があればご覧いただきたい。



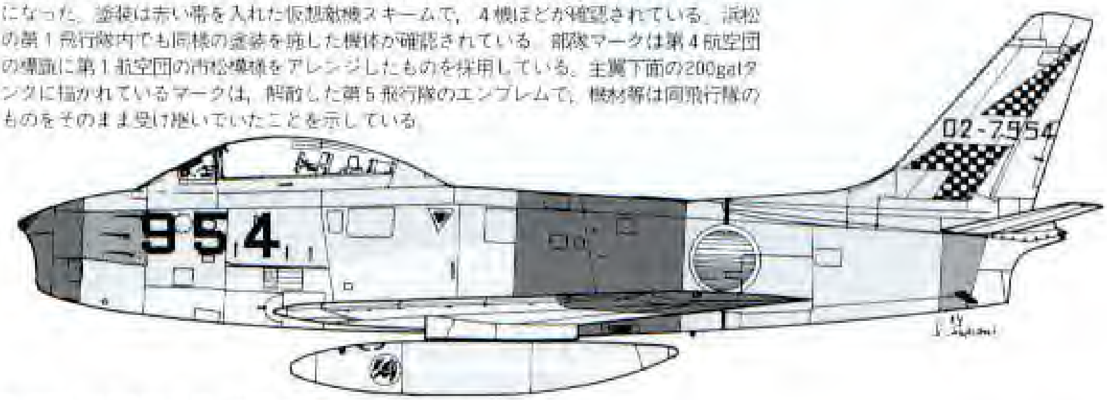
F-86F s/n 92-7872　第１航空団戦技研究班（ブルーインパルス）

航空自衛隊が映画「今日も我れ大空にあり」に協力したお礼として東宝がデザインした案のひとつである。実際に#872に対して塗装されたが，今ひとつということで本採用にならずに終わっている。本採用となった塗装は，同じ東宝がデザインしたもので，その後広く親しまれた。T-4ブルーで採用された塗装もこの白とブルーを基調にしたブルーインパルス本来の色彩となっている。



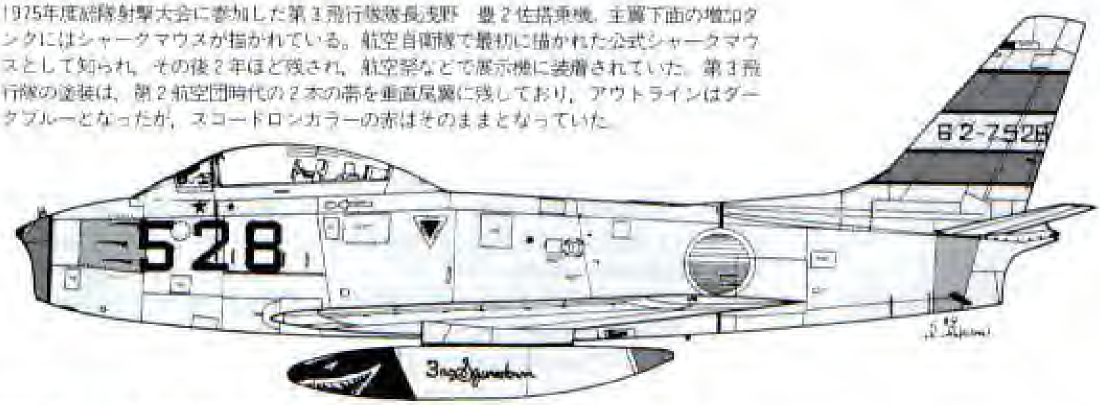
F-86F s/n 82-7954　第１航空団松島分遣隊所属

浜松でのパイロット養成が限界になったため，松島に分遣隊を編成して訓練を行なうことになった。塗装は赤い帯を入れた仮想敵機スキームで，４機ほどが確認されている。浜松の第１飛行隊内でも同様の塗装を施した機体が確認されている。部隊マークは第４航空団の標識に第１航空団の浜松燥様をアレンジしたものを採用している。主翼下面の200galタンクに描かれているマークは，解散した第５飛行隊のエンブレムで，機材等は同飛行隊のものをそのまま受け継いでいたことを示している。



F-86F s/n 62-7528　第81航空隊第３飛行隊所属

1975年度総隊射撃大会に参加した第３飛行隊隊長浅野　豊２佐搭乗機。主翼下面の増加タンクにはシャークマウスが描かれている。航空自衛隊で最初に描かれた公式シャークマウスとして知られ，その後２年ほど残され，航空祭などで展示機に装備されていた。第３飛行隊の塗装は，第２航空団時代の２本の帯を垂直尾翼に残しており，アウトラインはダークブルーとなったが，スコードロンカラーの赤はそのままとなっていた。



F-86F s/n 82-7809　米海軍NASポイントマグー所属

アメリカに返還されたF-86Fの中には，ブルーインパルス塗装のままで返された機体もあった。イラストはその塗装を利用してオープンハウスなどで展示飛行を行なった元ブルーインパルスのF-86F。機体はすでに無人標的機QF-86Fへと改修されている。ノーズには遠隔操作用のアンテナが取り付けられている。本機はその後，標的機としてその任務を全うしたことだろう。



Illustrated Warplane（折り込みイラスト解説）



作画：小泉和明 *Kazuaki Koizumi*
解説：菊地秀一 *Shuichi Kikuchi*

「ジャップの顔が見えるまで撃ちまくれ！」

戦いに生き残る鉄則だ。

生き残り、最上の笑顔を地上員への手みやげにする最短コースだ。

だれだって、回り道はごめんだ。

カタがつくのは、早いほど歓迎だ。

ありがたいことに、ライトニングはそういう機体だ。サッと降下して、ドッとぶちかまして、ヒョイと飛びのく。

こんな飛行機を作るやつは、せっかちに違いない。バターが溶けるのを待ちきれずに、マーガリンを発明してしまう大ぼけ野郎だ。

SHIT！

軍関係者とエンジニアには、そういうのが多い。発明も善し悪しだ。

パイロット？　パイロットは早撃ちぞろい……そんなことはどうでもいい。

だが、マーガリンも使い方次第だ。ゼロを料理するなら、マーガリンでこと足りる。12.7mmで充分だ。バター＝20mmは硬すぎて溶けるまで待てない。

ブローニングの50口径。これが、4門。秒間50発の12.7mm弾。

突っ込んでくるゼロ。迎え撃つライトニング。正対戦。秒速300m以上で接近。

われわれは機銃の発射ボタンを、3km手前から引き絞る。

発射速度が遅いやつらの20mmは、まだ5、6秒は役に立たない。撃っても小便弾だ。

フリーズ！

叫んでも止まらない。止まるのは時間だ。

だが、5、6秒を永遠と感じるのは、やつらだ。

戦闘機パイロットは、引き金さえ絞っていれば、不安に打ち勝てる人種なのだ。だから、早撃ちぞろい。

ジャップも早い。

はずだ!?

秒間50発の12.7mm弾。火箭に、たとえ、指先がふれただけでも、ゼロはゼロに還る。

無防備の戦闘機の最期。

わたし自身の意見を言うと、空中でゼロに還るのは、耐え難い。

ライトニング＝雷鳴も、ゼロに還るが、それは、多くの場合、地上に落ちてからだ。ノーズの"Beautiful Lass"を、まだ泣かせたくない。

火遊びは、一段落だ。

オリーブドラブとダークグリーンのすれ違い。ふりむくと、秒速300m以上で、撃ち洩らしたジャップと離れていく。やつらは、制限速度360ktという鎖で手足を縛られて急降下している。

反転。高度8,000mから、急降下。B-25に迫ろうとするゼロに、みるみる接近。

射撃ボタンを引き絞る。

後方から、俯瞰射撃の早撃ちだ。

P-38G-1の主要諸元：全幅15.85m、全長11.53m、全高3.00m、エンジン　アリソンV1710-51/55、1,325hp×2、最大速度643km/h(7,600m)、最大航続距離3,860km、自重5,533kg、最大離陸重量8,981kg、武装20mm機関砲×1　12.7mm機関砲×4　爆弾726kg×2。

（カラーリング・ワンポイント）
イラストは、P-38G-13-LO、シリアルナンバー43-2204の、John G.O'neil中尉機。所属は、アメリカ第5航空軍第49戦闘航空群第9戦闘飛行隊。中尉機には、時期によって2パターンのヌード女性のノーズアートがあり、イラストは、暗い肌色で黒い髪と白いタツの、塗り替え前のもの。"Beautiful Lass"の文字は、大文字のBとLが白で、他が黒。機体は、上面オリーブドラブ、下面ニュートラルグレイで、99の機体番号は、白。スピナーは赤、プロペラは表裏ともに黒で、先端が黄色。このエンジンにかくれて見えないが、ノーズアート後方に黒のボードをバックにした撃墜マークが描かれている。足まわりは脚柱が銀で、ホイールがニュートラルグレイ。なお、イラスト化にあたり、資料などから、この機体は機首のアンテナを取り外したタイプと見た。また、資料によってはH型となっているが、シリアルなどから、G型と判断した。ちなみに、P-38G-13-LOのシリアルナンバーは、43-2185～2358。



ロッキードP-38G-13-LOライトニング／LOCKHEED P-38G-13-LO LIGHTNING

作画：小泉和明／Illustration by Kazuaki Koizumi



Photo: IMPERIAL WAR MUSEUM

【第31回】ジェイムズ A. F. マクラクラン／イギリス空軍

James A. F. MacLachlan

HURRICANE IIC/No.1sqn James A. F. MacLachlan Apr. 1942

1941年2月，2機のBf109を撃墜したマクラクランは3機目に撃墜された。この時の傷により左腕を失なったが，機首前方のマークはそれにちなんで描かれた。機体全面は黒（スムースナイト），コードレターは赤。コクピット前方に防眩用パネルを装着。



Illustration: Mototaro Hasegawa

帰還となった。結局マルタにたどり着いたハリケーンは，第1小隊の4機のみであった。

サエッタ2機を初撃墜

オペレーション・ホワイトは決して成功とはいえなかったが，それでも40年末の段階でNo.261sqnにはハリケーン16機（プラス予備機4機），グラジエーター4機が在籍していた。このほか，マルタにおける航空戦力はNo.148sqnが「ビッカース・ウェリントンⅠC爆撃機16機（予備機4機），No.228sqnが「サンダーランド4機（予備機2機），No.431flが「マーチン・メリーランド偵察/爆撃機4機（予備機1機），海軍No.830sqnが「フェアリー・ソードフィッシュ雷撃機12機



ハルファーに新編された当時のNo.261sqnの列線。ハリケーンとクルーたちは多方面から集められた。

Photo: IMPERIAL WAR MUSEUM



を運用していた。No.261sqnはこの頃になると，ルカに司令部を変更しており，司令もバルデン少佐がルカ所在の英空軍マルタ司令部へ転属したため，12月からA小隊長A.J.トランブル大尉（少佐に昇進）が後を継いだ。トランブル大尉の後任としてA小隊を指揮したのはR.N.ランバート大尉で，明けて41年2月，トランブル少佐がエジプト，カイロの英空軍中東司令部（M.E.HQ）の参謀として転属したため，ランバート大尉が3代目の飛行隊長に，そしてマクラクラン大尉がA小隊長となっている。

マクラクランが最初の戦果を記録したのはA小隊長になる直前，41年1月9日のことで，この日，シシリー島のカタニアから伊空軍1 Stormo/6 Gruppo（第1航空団第6飛行隊）に所属する16機のマッキMC200サエッタが飛来，ルカ飛行場を掃射攻撃した。この攻撃でNo.148sqnのウェリントン3機を含め5機が損害を受けているが，No.261sqnのハリケーン5機が要撃に上がった。マクラクラ

Photo: IMPERIAL WAR MUSEUM



ドイツ空軍のエース，ミュンヘンベルグ中尉に撃墜され，マクラクランは左腕を失った。それにちなんで，描かれた機体のマークと同じポーズをとるマクラクラン。

ったため，義手をスロットルやプロペラスピード，過給器などのレバー，スイッチ類を操作できるように自身で改造した。

それから半年におよぶデスクワークの間，飛行訓練を続け，イギリスへ戻ってから戦闘機部隊への復帰を果たす。少佐に昇進したマクラクランは，1912年5月13日にNo.2sqnとともに創設された最古の英空軍飛行隊，No.1sqnの指揮を任されることになる。

ムスタングで捕虜に

「片腕マック」ことジェイムズ・マクラクラン少佐がNo.1sqn司令となるのは41年11月3日のことで，伝統あるこの飛行隊は主翼にイスパノ20㎜機関砲4門を装備した武装強化型ハリケーンIICを受領，夜間要撃戦闘"イントルーダー"任務の専門部隊へ脱皮する過程にあった。マルタにおける夜間要撃で名を上げたマクラクラン少佐にとっては，適材適所といえる異動であった。

マクラクラン率いるNo.1sqnは，夜間要撃の訓練を開始，42年4月頃には実戦任務を始めている。同飛行隊にとって最初のイントルーダー任務は4月1日，マクラクランとA小隊長カレル・クッテルバッシャー大尉（最終撃墜数20機）によって実施された。クッテルバッシャー大尉は亡命チェコ人で，ドイツ軍の侵攻にともないフランスへ逃れ，外人部隊から英空軍へ移った。20機のスコアはチェコ人としては最多だが，スロバキアには32機と29機を撃墜したエース，ロトニク・レズニクとイシドル・コバリクがいる。

この日，クッテルバッシャーはフランス上空でJu88を1機撃墜，別の1機に損害を与えた。これがNo.1sqnにとってイントルーダー任務初の戦果で，最終的に22機を撃墜，13機を撃破した。22機のうち15機はクッテルバッシャー，5機はマクラクランの戦果で，イントルーダー任務が長年の経験と鋭い勘，そして誰にも負けない夜目（キャッツアイ）を必要とすることが分かる。

4月1日のミッションで，マクラクランに戦果はなかったが，4月3日から4日にかけてのミッションで，2機の爆撃機を撃墜した。残る3機については日付は不明だが，42年中にハリケーンIICで5機を撃墜している。当時，彼が愛機にしていたのが全面黒の「JX-Q」で，機首には失われた左腕が記入されていた。

43年になると，マクラクランはAFDU（空軍開発部隊）へ転属している。そして43年6月29日に，同じくNo.1sqnから移ってきたアラン G.ペイジ大尉（最終撃墜数15機）とともに，ノースアメリカン・ムスタングIでホーカー・タイフーン攻撃機の上空援護に当たった。この日2機はドーバー海峡を渡り，カレーからボーベイへ向かう途中で，南にあるランブイエの方角に機首を巡らした。

ランブイエ北側で，ふたりは高度2,000ftを飛ぶヘンシェルHS126偵察機3機を発見，まず左端の機体に襲いかかった。マクラクランは一撃でこれを撃墜，残る2機を追って急旋回し，もう1機も撃墜している。残る1機も，ペイジがすでに撃墜していた。2機はこの後，別のHS126を発見，まずマクラクランが一撃を加え，続いてペイジが攻撃，共同撃墜に成功している。

ふたりはさらに，ブルターニュ付近まで飛んで，着陸しようとしていた2機のJu88を1機ずつ撃墜している。これで，マクラクランが3.5機，ペイジが2.5機，計6機を撃墜したことになる。英空軍にはムスタングIでエースになったパイロットはいないが，この日の戦果はムスタングの緒戦としては，最も成功したひとつといえよう。

そして運命の7月18日，マクラクランは二度目の被撃墜を経験するが，マルタの時とは事情が違っていた。マルタ防空戦では，侵入してくる枢軸軍機相手だけに，脱出してもそこは味方の支配地域，あるいは救難飛行艇の行動半径内だ。しかし，攻守入れ替わり，連合軍がドイツ支配下のフランスやベルギー，オランダなどを空襲するようになると，脱出することはイコール戦時捕虜（POW）ということになる。

最後のミッションについては明らかではないが，ジェイムズ・マクラクラン少佐はフランス上空で撃墜されて捕虜になり，その時の傷から7月31日に死亡したという。授与された勲章はDFCが3回，DSO（殊勲章）2回などで，撃墜総数16.5機，その半数を超える8.5機は，片腕を失った後に記録したものである。

「片腕マック」が義手をうまく使い，カードを楽しんでいる。マクラクランはこの後，2度目の被撃墜にあい，その時の傷から帰らぬ人となってしまった。



Photo: IMPERIAL WAR MUSEUM



昭和30年3月24日第三種郵便物認可

T1003743121154

©by BUNRINDO Co., Ltd. Printed in Japan
発行：株式会社文林堂 印刷：共同印刷株式会社
雑誌03743-12